EXP 165(b)

INDICE

ARCHIVO	N° INTERNO	DOCUMENTO
3-D-2	0165 (B)	AL. LOMBARDO - Relato personal de los hechos.-

INDICE

Foja 0 - Orden de Planificar recuperación Malvinas.
Foja 1 - Introducción.
Foja 3 - La toma del Archipiélago de Georgias del Sur.
Foja 4 - La Operación Malvinas.
Foja 8 - La creación del Teatro del Atlántico Sur.
Foja 9 - Las Directivas Iniciales para el Conflicto.
Foja 10 - Los Primeros Planes del Teatro Atlántico Sur.
Foja 15 - Las Primeras Medidas.
Foja 18 - La Inorgánica del Teatro del Atlántico Sur.
Foja 19 - La Primera visita a Malvinas
Foja 21 - Los Planes de Operación.
Foja 23 - Las negociaciones con los Británicos.
Foja 24 - El Problema del Transporte Marítimo.
Foja 25 - Dificultades con la Fuerza Aérea Argentina.
Foja 26 - Segunda visita a Malvinas.
Foja 27 - Las Acciones en las Georgias del Sur.
Foja 31 - La Prefectura Naval.
Foja 32 - Planificaciones de Apoyo.
Foja 33 - La Inteligencia Operativa
Foja 34 - La Difusión Pública.
Foja 35 - La Exploración Aeromarítima.
Foja 36 - La Defensa en Malvinas está alistada.
Foja 37 - La utilización de la Flota de Mar.
Foja 42 - Opinión de las Planas Mayores sobre una información.
Foja 43 - Atacar con la Flota.
Foja 44 - La decisión de iniciar el fuego.
Foja 45 - Las Acciones del 1º de Mayo.
Foja 47 - El Hundimiento del Belgrano.
Foja 49 - Las Acciones de los Submarinos.
Foja 53 - El Ataque al Aviso A.R.A. "ALFEREZ SOBRAL".
Foja 55 - Los Buques Hospital
Foja 57 - La Infantería de Marina en las Islas Malvinas.
Foja 59 - Desplazamiento de Fuerza de Infantería de Marina a Islas Malvinas luego del 2-4-82.
Foja 62 - Período del Combate en Malvinas.
Foja 64 - Acciones de la I.M. en IGTF y Río Gallegos.
Foja 65 - Los Planes Navales del Minado.
Foja 66 - Los Transportes Navales
Foja 68 - Los Buques de ELMA
Foja 69 - Las Operaciones Aeronavales

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
No 2

Foja 72 - Hechos destacables por su relevancia o proyección en futuras operaciones aeronavales. Comando de la Aviación Naval.

Foja 76 - Los problemas la Organización y Comando.

Foja 78 -Comando del teatro Marítimo.

Foja 87 - Los condicionantes en la acción y en la decisión.

Foja 88 - La presencia de submarinos enemigos.

Foja 90 - La amenaza chilena.

Foja 91 - La utilización de las Lanchas Rápidas.

Foja 92 - El uso de armas no previstas.

Foja 94 - Desinteligencias con el Comando Naval en Malvinas.

Foja 98 - Los Pesqueros como Transportes.

Foja 99 - El contraataque planeado por Malvinas.

Foja 101- Las comunicaciones y la Guerra Electrónica

Foja 103- Aspecto de Guerra Electrónica

Foja 104- Aspectos Logísticos de la Operación Malvinas en el ámbito Del Comando de Operaciones Navales.

Foja 107- Organización Naval del Tráfico Marítimo.

Foja 110- Servicio de Salvamento de la Armada.

Foja 112- La Inteligencia Operativa.

C.O.A.C.
EXP. E. INTERNO Nº 0165

C.O.A.C.
ARCHIVO Nº 3-D-2

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 9

ARMADA ARGENTINA

COMANDO DE OPERACIONES NAVALES

C.O.A.C.
EXP. E. INTE. NO Nº 0165

C.O.A.C.
ARCHIVO Nº 3-D-2

SECRETO

CLASIFICADO

INFORME

OPERACIONES ATLANTICO SUR

CARPETA Nº: 1

RELATO PERSONAL DE LOS HECHOS (PROYECTO BORRADOR)

Sº VL. J.J. LOMBARDO

– 1982 –

CLASIFICADO

ARMADA ARGENTINA

Nº 3-26 "S"/81
Letra JEOP, PI4

FOLIO Nº 4
C.O.A.C.

SECRETO

BUENOS AIRES, 23 diciembre de 1981.

FOLIO 04

OBJETO: S/PLAN.

AL SEÑOR COMANDANTE DE OPERACIONES NAVALES VICEALMIRANTE
Dn. JUAN JOSE LOMBARDO

Por orden del Señor COAR debera elaborar personalmente y entregarme a la mano, el Plan actualizado para la recuperacion de MALVINAS.

A tal efecto dispondra el envio de personal seleccionado para efectuar los reconocimientos necesarios con la adecuada cobertura.

El citado plan debera incluir el desarrollo en detalle de los aspectos siguientes a la ocupacion:

1- Efectivos que deberan permanecer en Puerto Stanley
2-Apoyo a dichos efectivos
3-Defensa de Puerto Stanley
4-Logistica de apoyo de Puerto Stanley

Fecha de entrega del Plan: 31 MAR 82

DISTRIBUCION: Original - Destinatario
Duplicado - Sr. JEMGA

ES COPIA

ALBERTO GABRIEL VIGO
VICEALMIRANTE
JEFE DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA

EDGARDO AROLDO OTERO
CONTRAALMIRANTE
JEFE DE OPERACIONES

SR ALTE VIGO

41

FOLIO Nº 05

1.- MALVINAS

1.1.- El CON presentarme un plan actualizado.

1.2.- Enviar personal seleccionado para reconocimiento.

1.3.- Plan después de ocupación.

- 131- Efectivos para permanecer en STANLEY.
- 132.- Apoyo a dichos efectivos.
- 1.33.- Logística para STANLEY.
- 1.34.- Defensa de STANLEY.

2.- SUPER ETANDARD

Deben ser traídos al país con todo su armamento a medida que estén listos. Antes del 01 JUN 82.

3.- P3 - Antes 01 JUN 82

02 DEC 81.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
No 06

Para comprender y por lo tanto poder analizar la génesis de los sucesos de Malvinas es necesario referirse a tres órdenes de sucesos que independientes en sí mismos, se inter-relacionan y lo que es más importante influyen en la evolución global.

Estos son: Primero, la operación netamente privada y comercial del señor DAVIDOFF de comprar para el desarme la factoría existente en Leith, Isla San Pedro, Georgias del Sur. Segundo, la operación secreta, de instalación de un grupo científico militar en las Georgias del Sur a semejanza de lo que en 1977 se hiciera en las Sandwich del Sur. Tercero, la operación de recuperación de soberanía en las Islas Malvinas en sí misma. Las dos primeras operaciones fueron resorte del Estado Mayor General de la Armada, sin participación ninguna del Comando de Operaciones Navales. Deben requerirse las precisiones necesarias a ese Estado Mayor (Operaciones e Inteligencia). No obstante me referiré brevemente a ellas para hacer coherente este análisis, aunque la mayor información la he conocido con posterioridad a los sucesos. En algunos casos, no tengo la certeza que la misma sea completa y correcta en todos sus detalles.

En la Isla San Pedro, Georgias del Sur, existen varias factorías balleneras, de diferente importancia, pero todas ellas de considerable magnitud. Para tener una idea de dimensión, basta decir que trabajaban allá (en la mayor) más de 3.000 personas. Todas estas factorías desde hace varios años se encuentran inactivas por el cese de la captura de ballenas, lobos, etc. En la Isla San Pedro no hay más actividad comercial. Durante los veranos, miembros del Bristih Antartic Surveyc efectúan en la actualidad distintas campañas científicas, en forma similar a lo que se hace en la Antártida.

Hace ya varios años, el señor DAVIDOFF, chatarrero, radicado en Buenos Aires, inició tratos con la empresa propietaria del establecimiento en Puerto Leith y adquirió los derechos del desarme y recuperación de lo que allí había. La propietaria es una empresa británica. Los tratos fueron públicos, se hicieron en las oficinas inglesas de la firma, se sellaron en la embajada británica en Buenos Aires. El cumplimiento del contrato se vió dificultado por la dificultad de obtención del transporte adecuado. DAVIDOFF no pudo concretar un servicio conveniente con los buques ingleses (Endurance u otro). El contrato venció y fué renovado encontrándose la prórroga vigente aún por un tiempo. Aparentemente el señor DAVIDOFF había cumplido ante las autoridades inglesas, con todo el proceso legal correspondiente. En esas circunstancias entra en conversaciones con Transportes Navales y contrata el servicio del Transporte ARA "BAHIA BUEN SUCESO" para el transporte del personal (40 hombres) y del material para iniciar las tareas del desarme. Posteriormente se concretaría el transporte de regreso del material recuperado. La operación era de largo aliento y estimada en varios meses.

El ARA "BAHIA BUEN SUCESO" salió de Buenos Aires con carga general para el Sur, llevando además la gente de DAVIDOFF. En su itinerario llegó a Puerto Leith el 20 de marzo aproximadamente, desembarcó el material y personal y se disponía a zarpar hacia su próxima escala en Ushuaía cuando comenzaron las reclamaciones británicas. Luego de alguna demora, continúa su viaje dejando a los civiles en Puerto Leith. Con respecto a estos sucesos, las necesarias precisiones deben ser requeridas en el ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA (Jefatura de Operaciones, Comando de Transportes Navales y Jefatura de Inteligencia). Ignoro si se evaluaron las posibles reacciones británicas, si

había trámites no cumplidos, que dieron pie a la reclamación británica y si la Armada incitó o promovió las actividades del señor DAVIDOFF con un sentido político. Pero es un hecho que la génesis de esta operación es independiente y anterior a las otras dos, si bien esta sirve como iniciadora de todo el proceso.

En forma independiente a esta operación comercial se gestó la ocupación de las Islas Georgias. Las reclamaciones argentinas que se efectúan desde hace años han incluído lo que Gran Bretaña define como "Falkland dependencies" o sea, además del sector Antártico, los archipiélagos de las Sandwich y de las Georgias del Sur.

Las Sandwich tienen muy escaso valor práctico por su alejamiento y características geológicas volcánicas. Siempre habían estado deshabitadas. Hace ya unos cuantos años se decidió instalar un destacamento, pero cuando se estaba en ese proceso una erupción destruyó lo desembarcado y se frustró el intento.

En 1977 la Armada insistió en la idea e instaló en el grupo Thule un destacamento que se mantuvo ininterrumpidamente desde entonces. Dicho destacamento fué instalado como base científica. Gran Bretaña reclamó, pero el incidente no pasó de allí. La Argentina ha sido el único país que ha mantenido una ocupación permanente en dicho archipiélago.

La situación en Georgias es algo distinta. Allí han existido grupos humanos diversos que han permanecido largos períodos, entre ellos argentinos. La Isla de San Pedro, la única grande en este grupo, si bien es muy montañosa, tiene fauna y algo de flora. Tiene en su costa noreste muy buenos puertos naturales y ha sido refugio de explotaciones balleneras importantes. Desde hace ya varios años y por el cese de la actividad ballenera, las factorías están inactivas y durante el invierno las islas quedan deshabitadas. Durante la temporada estival miembros del Bristih Antartic Survey la usaban como base de operación en forma similar a los destacamentos antárticos.

La Armada estudió la posibilidad de instalar un destacamento permanente a similitud de lo que antes se hiciera en las Sandwich. Se hicieron los contactos con la Cancillería y se decidió la operación, en forma muy secreta, para ser concretada al término de la campaña antártica 1981/1982. Todo esto se implementó en el ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA (Operaciones). El destacamento tendría también un carácter científico, si bien estaría constituído por personal militar especialmente seleccionado.

Cuando se comenzó a estudiar la operación Malvinas para 1982 se decidió dejar esto en suspenso para no interferir, con una operación considerada secundaria, otra de mayor significación. No obstante los planes, materiales y personal estaban alistados y fueron básicamente los que se utilizaron cuando se precipitaron los sucesos.

Cuando la situación con el grupo DAVIDOFF se deterioró el gobierno argentino decidió actuar enérgicamente. Tenía en ese momento a su disposición, por un lado lo previsto para la operación en Georgias y por otro el proceso en marcha para la toma de Malvinas. Se dió la orden de proceder en ambos casos, ambos se desarrollaron paralela pero independientemente. Para seguir un orden razonable continuaré con el tema Georgias.

La Toma del Archipiélago de Georgias del Sur.

Ingleses que estaban trabajando en Georgias se apercibieron del arribo del grupo de trabajadores de DAVIDOFF abordo del A.R.A. "BAHIA BUEN SUCESO". Los intiman a que se retiren de ese territorio británico.

El gobierno Argentino decidió no aceptar la imposición y protegerlos. Para ello envió a Georgias al Transporte A.R.A "BAHIA PARAISO" que procedente de la Antártida, condujo al grupo a cargo del señor Teniente de Navío Alfredo ASTIZ. Este era el grupo previsto para la operación en Georgias y además se dispuso el envío de una Corbeta desde Puerto Belgrano con personal de I.M. embarcado. Con estos medios se procedió a la captura del personal militar y civil británico en el archipiélago el día 3 de abril, coincidente con la reconquista de Malvinas el día anterior. Toda la operación, ejecutada con el máximo de reserva fue planificada en el ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA (Operaciones) y sin ninguna intervención del COMANDO DE OPERACIONES NAVALES. Hasta ese momento la única intervención de este Comando fue proveer los medios, es decir la Corbeta A.R.A. "GUERRICO" y el Grupo de I.M. El día 4 de abril se dispuso que el personal de Georgias pasara a depender de este Comando, pues ya se había dispuesto la creación del Teatro Atlántico Sur. Hasta ese entonces no se tenía establecido ningún medio o circuito de comunicaciones entre Georgias y el COMANDO DE OPERACIONES NAVALES, no se recibieron directivas, estudios, antecedentes ni planes de operaciones.

3/4

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO 4
Nº 29

La Operación Malvinas.

El tercer grupo de sucesos y evidentemente el de mayor trascendencia, es el de Malvinas. Este se gesta independientemente, como he dicho en el párrafo inicial, pero se desencadena como consecuencia de los otros dos.

Al hacerme cargo del Comando de Operaciones Navales en diciembre de 1981, el señor COMANDANTE EN JEFE me participó la idea de estudiar la operación de reconquista de soberanía en Malvinas. Me ordenó que hiciera un estudio preliminar dando participación en forma exclusiva a los almirantes con destino en Puerto Belgrano con el objeto de mantener la discreción.

Las premisas recibidas, eran las de realizar una operación incruenta y que debía ser conjunta con las otras dos Fuerzas Armadas. Se analizaron los medios necesarios, la participación factible y conveniente a dar a las otras dos Fuerzas Armadas y algunas inquietudes tales como: medidas a nivel diplomático previas, medidas necesarias para el gobierno militar, mantenimiento posterior del archipiélago ante la posible reacción británica. Hicimos un análisis preliminar, vimos que era factible la operación y esbozamos un plan esquemático. Así lo informé al COMANDANTE EN JEFE.

Ignoro con exactitud cómo se trató el tema a nivel de la Junta Militar, pero poco tiempo después el señor COMANDANTE EN JEFE me comunicó que la Junta había aprobado realizar la planificación y que serían designados para ello el señor General GARCIA (Vº Cuerpo), por el Ejército y el señor Brigadier Mayor PLESSEL (Comando de Instrucción) por la Fuerza Aérea Argentina.

Estos fueron alertados por sus respectivos Comandantes y se comenzó el trabajo conjunto con el mayor nivel de discreción. El trabajo se hizo en gran parte en base a lo que ya estaba analizado en el estudio preliminar de la Armada.

El primer documento que se elaboró fué la directiva de la Junta Militar al grupo de trabajo. Esta directiva inicial, que es la que deberíamos haber recibido del Comité Militar, la hicimos nosotros, la presentamos y fué el primer documento aprobado, llamado DENAC Nº 1 "S"/82. Es importante hacer notar que por decisión expresa de la Junta ningún miembro del ESTADO MAYOR CONJUNTO, ni de los Ministerios (aún los militares en actividad) ni el futuro Gobernador Militar (General Menendez) debían ser puestos en conocimiento del trabajo en elaboración. Este trabajo estuvo listo a fines de enero de 1982.

De este documento conviene retener por las implicancias futuras:

En página 4-14 punto b - Estrategia Militar Punto 1) Situación estratégica de Gran Bretaña - Situación del poder militar. dice:

"a) Capacidad estratégica militar: El Comité Militar oportunamente proporcionará su apreciación".

Es decir que el grupo no hizo ni haría ese análisis.

En la página 11-14 punto 10 y consecuente del concepto estratégico militar, se establece que: "la operación es

la de captura de las islas. Luego se verá si Inglaterra se decide a reaccionar militarmente". En la página 12.14 se establece que: "La fase 4 Mantenimiento del objetivo estará a cargo de un gobernador militar".

Aprobada esta directiva, se comienza el estudio y redacción del Plan de Campaña Esquemático. Este se termina después de intensas discusiones y análisis hacia fines del mes de febrero de 1982. Se cita al grupo de trabajo para exponer el plan ante la Junta Militar, pero esta reunión no se realiza. En cambio de ello cada uno de los miembros lo expone ante su respectivo Comandante en Jefe y así resulta aprobado, en sesiones separadas por el Comité Militar.

De este plan merecen especial comentario:

Página 3-9 Fases de la operación - Fase 4 "Consistirá en la defensa de los archipielagos.........a cargo de un gobernador militar ...."

Es decir no hay previsto un Teatro Atlántico Sur.

Página 8-9 Medidas de Coordinación: "El Comandante del Teatro de Operaciones Malvinas desafectará los medios asignados.......Deberá haber completado la desafectación el día D+5."

"A partir del día D se designará un oficial superior del Ejército como Jefe Militar de todos los efectivos.....".

No hay pensado un Teatro Atlántico.

Página 9-9 punto 3) "El Estado Mayor Conjunto será responsable a partir del día D de llevar la situación general y proponer al Comité Militar los modos de acción que aseguren el mantenimiento del objetivo estratégico militar".

Con este plan esquemático se elevaron conclusiones que son realmente importantes.

Página 1 punto 2."La Fuerza Conjunta estará en condiciones a partir del 15 de mayo de 1982 y con un preaviso no menor de 15 días."

Página 2 punto 8. "La reacción estratégica militar de Gran Bretaña es dificil de determinar en magnitud y oportunidad......"

Página 3 punto 10. "Para enfrentar la eventualidad de una reacción estratégica militar por parte de Gran Bretaña el Comité de Trabajo concluye que el Comité Militar deberá designar un organismo del más alto nivel de la conducción responsable de la actualización permanente de la situación.......etc."

En resumen, este Comité dejó claramente establecido que su misión era la toma de Malvinas. El mantenimiento era otra operación distinta, que requería otra apreciación.y otro Organo responsable.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 11

Aprobado este Plan se comenzó a confeccionar el Plan de detalle y a planear las ejercitaciones conjuntas. A fines de marzo, es decir más de dos meses antes de la fecha más temprana prevista, ante los sucesos de Georgias se decide llevar a cabo la Operación Malvinas. El COMANDANTE DE OPERACIONES NAVALES que sería designado COMANDANTE DEL TEATRO ATLANTICO SUR, no había tenido oportunidad alguna de hacer el análisis de la situación, preparar ningún plan, establecer relaciones de comando, redes de comunicaciones ni ninguna clase de previsión. Tampoco se recibió nada de ningún otro organismo militar.

Para la Operación de Toma de Malvinas se debieron hacer algunas modificaciones a los planes existentes como consecuencia del adelanto de la fecha y de la indisponibilidad de algunos medios.

No obstante la Operación se concretó a entera satisfacción, se cumplieron casi exactamente las acciones previstas y en los horarios prefijados. No se produjeron daños ni víctimas entre la población ni el enemigo. Las únicas bajas (y reducidas) fueron las propias.

La operación fue casi exclusivamente naval. La participación del Ejército se redujo a un pequeño grupo que desembarcó en apoyo y a la posterior llegada de relevos cuando ya la situación estaba totalmente consolidada.

La intervención de la Fuerza Aérea Argentina merece un comentario: En los planes figura un grupo de esa fuerza que se infiltraría por medio del avión de LADE y que el día D a H-6 se destacaría hacia el aeropuerto para preparar la llegada de los aviones de transporte que aterrizarían simultáneamente con las olas de desembarco de Infantería de Marina.

El citado Grupo el día D-1 se declaró imposibilitado de cumplir su misión. Los ingleses, alertados por los trascendidos más o menos oficiales de Buenos Aires estaban en guardia y habían instalado obstáculos en la pista del aeropuerto la fuerza de desembarco debió capturar el aeropuerto, despejarlo y entregarlo a la Fuerza Aérea Argentina que hizo su primer aterrizaje dos horas después.

Durante la planificación se había discutido sobre el futuro control del aeropuerto (construído por los ingleses). Se había llegado a acordar que la solución definitiva quedaría para más adelante, pero que por ahora seguiría siendo un aeropuerto y no una base aérea ni aeronaval.

Ya consolidada la situación en tierra y llegados los primeros aviones de la Fuerza Aérea Argentina, aproximadamente a 11 horas del día 2 arriba un Electra con el Comandante de la Aviación Naval a Bordo. Desde tierra se le negó la autorización de aterrizaje con excusas falsas y se obstaculizó la pista para impedir que lo hiciera.

Ante ello dispuse, aun sin estar en la cadena de comando, que la Infantería de Marina desplazara a la Fuerza Aérea Argentina y se hiciera cargo de la situación. Cuando el General GARCIA y el Brigadier CASTELLANOS tomaron conocimiento de los hechos, estos se solucionaron. No obstante conviene tenerlo presente pues esta actitud de la Fuerza Aérea Argentina se mantuvo durante todo

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FBLH
Nº 12

el conflicto y es uno de los factores que significativamente contribuyó a dificultar el éxito de las operaciones.

Durante este incidente me puse en contacto telefónico directo con el señor COMANDANTE EN JEFE y le pedí que llamara al Brigadier LAMI DOZO para ponerlo en situación. Así se hizo.

El 2 de abril por la noche las tropas de Infantería de Marina ya habían entregado la responsabilidad de las operaciones en tierra al Ejército y se preparaban para el repliegue. No había orden en contrario y el día 3 se inició efectivamente dicho repliegue.

Los días previos al 2 de abril se habían producido filtraciones al secreto de las operaciones. Habían aparecido noticias en los diarios de Buenos Aires. También en el extranjero. La operación era un secreto a voces.

La reacción más lógica inglesa era el enviar submarinos de propulsión nuclear. Había noticias e indicios en ese sentido. Por ello este Comando, una vez asegurada la toma de Malvinas, trató de apresurar el regreso de las unidades de superficie a puerto. Ver los mensajes navales 020949 abril del C.O.N. disponiendo el desembarco de dos Trackers en Malvinas y regreso a puerto del grupo portaaviones y 021048 del C.O.N. pidiendo desafectación unidades de Malvinas y regreso a aguas poco profundas. Ver asimismo la apreciación de inteligencia 311722 donde se dice que la T.V. británica anuncia la salida hacia el Atlántico Sur de 2 submarinos nucleares.

Hago constar, que si bien intimamente en contacto con esta operación, puesto que había sido parte decisiva en la planificación y eran las fuerzas del COMANDO DE OPERACIONES NAVALES las que llevaron el peso de las acciones, personalmente estuve fuera de la operación en si misma. Por ello todo lo referente a esta fase corresponde al señor Almirante ALLARA Comandante de la llamada Fuertar 40 y del Almirante BUSSER Comandante de la Fuerza de Desembarco.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO No 13

La Creación del Teatro del Atlántico Sur.

El día 3 de abril tomé conocimiento de la decisión del Comité Militar de constituir el Teatro de Operaciones Atlántico Sur y de que sería designado Comandante del mismo. No era ello lo inicialmente previsto e ignoro qué pudo haberse discutido en el seno del Comité Militar para adoptar esta resolución.

A primera vista parece una decisión lógica por ser un grupo insular dentro de un gran océano. No obstante, cuando en el grupo de trabajo habíamos analizado el tema se arribó a una conclusión distinta.

Existía una resolución previa determinando que el gobierno y la guarnición de Malvinas estarían a cargo de Ejército. La Fuerza Aérea Argentina no subordinaría sus medios, que para el caso serían casi la totalidad de sus medios de combate, a un Comandante local.

El Comando de Operaciones Navales debería articipar con la totalidad de sus medios.

La solución que el grupo de trabajo retuvo para prevenir una reacción inglesa de magnitud, fue que el comité militar en sí mismo tomará la conducción designándo un Jefe de Estado Mayor Especial o al Jefe del Estado Mayor Conjunto para el seguimiento diario de las operaciones.

Como dije, ignoro las razones que llevaron a designarme Comandante del Teatro de Operaciones Atlántico Sur y de las Fuerzas que se me asignaron, pero pienso que en ello influyó:

a - El haber sido asignado el Comando del Teatro Malvinas a Ejército cuando el peso de la operación lo había tenido la Armada. Había ahora una suerte de compensación.

b - Los hechos acaecidos en el aeropuerto Malvinas que evidenciaban intenciones de la Fuerza Aérea Argentina, de tratar de excluir a la Armada de la operación aeronaval en el Archipiélago.

c - El suponerse que la reacción británica sería solo naval y nó habría un real intento de reconquista.

Por órden de la Junta Militar produje el mensaje (GFH 031545), dirigido al General GARCIA en el que expresaba que por dispocisión de la Junta el día 6 de abril debería exponer en Buenos Aires el Plan de Defensa de las Islas y que asumiría el Comando del Teatro cuando él lo dejara.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 14

Las Directivas Iniciales para el Conflicto:

Viajé a Buenos Aires y fuí recibido por la Junta Militar para que me dieran las directivas. No hubo ninguna directiva escrita. No se me entregó ninguna apreciación ni planificación. Las directivas verbales recibidas fueron:

El Teatro comprendía los tres grupos insulares y los espacios marítimos que estimara necesarios.

No tendría subordinados, los medios de la Fuerza Aérea Argentina en el continente. Las acciones que fueran necesarias ejecutar, deberían coordinarse con la misma.

No tendría subordinada la reserva estratégica en el continente. De ser necesaria, debería solicitarla. La logistica sería responsabilidad de cada una de las Fuerzas Armadas.

Pedí expresamente y obtuve que todos los medios en las islas, cualquiera fuera su origen, me estuvieran subordinados. Pedí esto expresamente pués hice referencia a los sucesos ocurridos en el aeropuerto. El Brigadier LAMI DOZO me contestó que esos problemas no los discutía sino con sus pares en la Junta. El señor Almirante ANAYA me dijo que los hechos estaban aclarados y se me dijo que todo lo que estaba en las islas me estaría subordinado. Ello incluía los efectivos y aviones Pucará de la Fuerza Aérea Argentina y las tropas y Comandos del Ejército. Veremos que la práctica difirió bastante de ello.

Pedí también expresas instrucciones sobre la política a adoptar en los tres archipiélagos. Las órdenes fueron:

a - En Malvinas mantenerse hasta las últimas consecuencias.

b - En Georgias, ante la imposibilidad de prestar ningún apoyo, empeñar efectivos reducidos, tanto en personal, como material, puesto que si había reacción inglesa ellos se perderían irremisiblemente. La defensa debía ser honorable, produciendo bajas al enemigo pero sin necesidad de llegar al exterminio de la propia tropa.

c - En las Sandwich dejar las cosas como están. Ante estas directivas envié los mensajes navales GFH 031545 al General GARCIA para que retuviera las tropas necesarias de Infantería de Marina y 031809 a COINFAMAR para que suspendiera el regreso de sus medios al continente. No obstante, se había actuado con rapidez y eficiencia y al recibo de estos mensajes ya los medios estaban navegando hacia Puerto Belgrano. Solo quedaban en Malvinas una Corbeta y el personal del Apostadero Naval y el grupo de Aviación Naval.

Con respecto a las acciones en Georgias, las fuerzas involucradas, que habían sufrido bajas y averías aún seguían dependiendo de la JEOP y comandadas por COCOANTAR en el BAHIA PARAISO. Este pedía refuerzos. Por ello se coordinó con JEMAYOAR e impuse el mensaje GFH 041055 a COCOANTAR por el cual asumía su control operativo y comunicaba que no enviaría apoyo adicional inmediato. Más adelante completaré este análisis para continuar ahora con el tema Malvinas.

Los Primeros Planes del Teatro Atlántico Sur:

De regreso a Puerto Belgrano debí abocarme al análisis urgente de la tarea que me había sido asignada. Necesitaba reflexionar sobre mis responsabilidades, las directivas que necesitaba, hacer una rápida apreciación de la situación, organizar mi nuevo Comando, tan disperso e inorgánico, establecer las redes y planes de Comunicaciones, establecer las coordinaciones, fundamentalmente y nada menos que con la Fuerza Aérea Argentina.

No tenía a mi disposición, pues aún estaban en operaciones, al grueso de las Fuerzas de mi Comando.

No obstante el día 6 de abril, expuse ante el Comité Militar y el día 12 de abril ya salía editado el Plan Esquemático Nº1/82"S" del Comando del Atlántico Sur.

Es necesario recordar aquí cual era el ambiente que se vivía en esos días. La situación general había dado un vuelco de 180 grados. Antes del 2 de abril el país estaba en ebullición. Luego del fracaso de la gestión VIOLA, el nuevo gobierno, laboriosamente gestado, era cuestionado en su acción política, económica y social. Hubo una concentración en Plaza de Mayo francamente hóstil al gobierno. Luego del 2 de abril parecía que todos los problemas se habían solucionado. Se acabaron los cuestionamientos y los problemas. Todo el pueblo apoyaba la gesta Malvinas. La concentración del 3 de abril, realmente espontánea fue magnífica. Era en esas condiciones fácil ceder para negociar? Evidentemente no. Hubo muchas voces, dentro del gobierno y fuera de él, que se comprometieron diciendo que la bandera ya nunca sería arriada, que la soberanía no era negociable, etc. Conviene recorrer los diarios de esos días para ver quienes así hablaron y hoy manifiestan que se debería haber negociado un arreglo.

Otro punto importante a recordar es la situación con Chile. Ya en el grupo de trabajo se habían analizado las implicancias que la operación Malvinas podía tener con referencia al conflicto austral. La conclusión era difícil. No obstante era necesario tener en cuenta que el conflicto subsistiría y que necesitábamos resguardar los medios humanos y materiales para un posible enfrentamiento posterior o simultáneo con los trasandinos.

Si todo andaba bien en Malvinas, de cualquier manera estaría presente el conflicto austral y las posibilidades de rearme no serían grandes. Debíamos ser cautos con las pérdidas que podríamos sufrir.

Por ello y por la casi segura presencia de submarinos nucleares británicos mi principal preocupación era la situación de los buques en alta mar.

El día 6 de abril expone el General GARCIA ante el Comité Militar. Allí concurrieron los 3 miembros de la Junta, el Almirante SUAREZ DEL CERRO, Jefe del Estado Mayor Conjunto, el suscripto como Comandante designado del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur y creo que el Comandante aéreo estratégico, Brigadier Mayor WEBER. Si no fue en esta reunión fue en la siguiente, pero casi con seguridad fue en esta.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 16

El General GARCIA manifestó que por la vastedad de las islas y las características de sus costas se hacía imposible controlarlas íntegramente. Que no había rutas ni caminos transitables para ningún tipo de vehículo. El único medio de movilidad era el helicóptero. Una guarnición de unos 2.000 hombres garantizaría una segura defensa de Puerto Stanley (Puerto Argentino sería luego) y que se habían destacado grupos menores a Darwin - Pradera del Ganso y Puerto Fox. Se había comenzado un control de todas las estancias. La población si bien no era amigable, no era hostíl y cumplía normalmente con sus tareas. Todos los empleados seguían en sus puestos, tales como Policía, carteros, telefonistas, etc.

Expuse mi apreciación; la Flota no podía enfrentar a los británicos. No se poseía capacidad para detectar y anular la acción de los submarinos de propulsión nuclear. Estos buques, con la información que le podrían brindar los satélites y otros medios de detección hacían inútil y muy peligrosa toda navegación de superficie.

La Armada podía únicamente actuar con submarinos, Aviación Naval e Infantería de Marina.

De los submarinos propios solo los tipo Salta eran aptos. El Santiago del Estero solo existía en los papeles. El Santa Fé no tenía casi batería. El Salta estaba en reparaciones. Quedaba el San Luís. Con un solo submarino y convencional no se podía ir a buscar a los ingleses. Unicamente tendría posibilidades ubicado en un área de patrulla cercana a Malvinas para atacar si intentaban un desembarco.

Creo que esto es importante destacarlo. Cabe enfatizar que desde el primer momento, tanto a la Junta Militar, como a las autoridades en Malvinas se les aclaró que no podían esperar apoyo de fuego naval o lucha contra la Flota inglesa. Esto fue aceptado. Posteriormente y ante una evolución desfavorable de la situación pareciera que no se tuvo en cuenta lo planteado inicialmente. Los hechos posteriores demuestran que se llevó a cabo más de lo que se creyó posible en los comienzos.

Los aviones navales de ataque Super Etendard, recién recibidos aún no estaban operativos ni tenían armamento disponible. Con un gran esfuerzo se trataría de ponerlos en condiciones de operar pero en el mejor de los casos solo se disponía de cinco misiles.

Los aviones A-4-Q tienen un radio de acción tal que desde el aeródromo más próximo, que era el de la Base Aeronaval de Río Grande, solo cubrían las islas y hasta unas pocas millas más hacia el este. Mientras la Flota inglesa se mantuviera a más de 50 millas al este o noreste era inalcanzable.

Solo se disponía de 2 Neptune y 3/4 Tracker como aviones de reconocimiento. Con ellos no podía asegurarse un preaviso mayor de 12 horas para una fuerza que tratara de incursionar sobre Malvinas. Ambos tipos de aviones eran muy poco confiables y en cualquier momento podía quedar fuera de servicio.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO 117

La Infantería de Marina podía concurrir a Malvinas, con infantería, con su pequeña organización de Ingenieros y con una reducida capacidad A.A. Así lo haría en apoyo de la guarnición de Ejército y se subordinaría a la misma.

En resumen mi apreciación como comandante del teatro fue que:

No se podía impedir a la Flota Inglesa llegar y mantenerse en el Atlántico Sur.

Si se mantenía a más de 50 millas hacia el E o N.E. no se la podía atacar desde el continente o Isla Grande de Tierra del Fuego con aviones de ataque.

No se podía burlar el bloqueo naval.

No se podían impedir incursiones nocturnas, pues se carecía de capacidad de detección con preaviso adecuado para efectuar rechazos nocturnos.

No se podía evitar el aprovisionamiento y apoyo nocturno de los ingleses.

Solo era posible el ataque de las unidades de superficie si estas intentaban aproximarse para efectuar un desembarco. En ese caso podían quedar aferradas por más de 24 horas y allí las aeronaves de ataque de la Fuerza Aérea Argentina y de la Aviación Naval concentrar sus ataques. El segundo punto era el hacer inexpugnable a las islas y en particular a Puerto Argentino. Si se aprecia que se necesitaba una proporción de por lo menos 2 atacantes por cada defensor, una adecuada defensa en número y en calidad actuaría como disuasivo.

Esta apreciación fue aceptada y aprobada por el Comité Militar. El futuro plan esquemático (del 12 de abril) habría ~~que~~ de? ratificar esta idea.

Allí mismo expresé mi preocupación por el sostén logístico. Había establecido que no se podía sostener un aprovisionamiento marítimo. El bloqueo inglés, que muy probablemente se ejecutaría y del cual ya se tenía información y evidencia por la presencia del submarinos, determinaba como única posibilidad el puente aéreo.

La Fuerza Aérea Argentina, no subordinada a mí Comando, debía establecer un plan de apoyo logístico, teniendo en cuenta los médios de que disponía y las limitaciones del aeropuerto de Malvinas. Pista solo para C-130 y Focker, no apta para 707 o 737 y con una plataforma muy reducida. El Gobernador debía determinar sus necesidades de transporte y adecuar ambos planes. No existe evidencia que la Fuerza Aérea Argentina haya cumplido con este requerimiento.

La Fuerza Aérea Argentina tenía que determinar su capacidad de acción contra las Fuerzas Navales Inglesas y confeccionar los planes correspondientes. Pese a ser esta una misión estrictamente naval, expresé que no tenía ningún inconveniente en que fuera cumplida por la Fuerza Aérea Argentina y que le brindaría todo el apoyo y asesoramiento que se requiriera.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
No 18

Allí manifestó el Brigadier LAMI DOZO que tenía los medios suficientes y que los ingleses serían totalmente destrozados si se concentraban en algún área costera de Malvinas.

Pedí instrucciones para el uso de las armas. La pregunta sorprendió a la Junta Militar. Era evidente que no había una guerra declarada. Ninguno de los gobiernos había aún dicho nada concreto y por lo tanto era necesario definir nuestra política. Por ejemplo: Podía el San Luís atacar a buques ingleses sin previo aviso? Qué buques mercantes o solo de guerra? debía identificar antes de lanzar?.

Los aviones del PAL podían derribar a un avión explorador inglés que se acercara a mirar? No quería actuar sin autorización y por el contrario tampoco que se me acusara de no reaccionar ante el enemigo.

La respuesta fue no iniciar hostilidades. Ya veremos algunas consecuencias de esta orden. Era evidente que la apreciación reinante por ese entonces consideraba que la reacción inglesa sería más diplomática que militar y que las medidas anunciadas por lo expectaculares, eran un "bluff" para mejorar su posición negociadora. Las gestiones diplomáticas estaban en pleno desarrollo. Se que nuestro Comandante en Jefe era de la idea de disparar si el Comité Militar no dabala orden expresa de retener el fuego.

Hago constar que, como Comandante Militar, nunca tuve ninguna ingerencia en las consideraciones políticas o diplomáticas de la operación Malvinas. Todas las veces que concurrí ante el Comité Militar fue exclusivamente para considerar la parte militar del conflicto. las reuniones con el Canciller eran previas o posteriores, a estas no accedí.

Otro tema presentado fue el logístico. Hasta ese momento la logística era responsabilidad de cada una de las Fuerzas. Así se había establecido para la operación de toma de Malvinas y así se había hecho. Se mantuvo el mismo criterio. Como Comandante de Teatro mi responsabilidad logística era por las fuerzas del C.O.N. Es importante recordarlo y así figuró en el plan esquemático del 12 de abril que fue aprobado. La organización del transporte la haría el Estado Mayor Conjunto que coordinaría los medios. Tampoco ello era responsabilidad del Comandante de Teatro.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO N° 19

El Posible Bloqueo y la Navegación Mercante.

De cualquier manera me preocupe de presentar el problema de la navegación mercante. Expresé que no estimaba que los ingleses atacarían el tráfico mercante argentino haciendo un bloqueo del continente pues ello les traería aparejado muchos problemas internacionales en particular con Rusia. En cambio si consideré que podrían atacar los buques con destino Malvinas, Por ello sugerí que se tratara de apurar el envío, vía marítima, de todo aquello que no fuera crítico. en esta forma se aliviaría el puente aéreo y si algún buque era hundido no se perderían materiales irreemplazables. Debían ser urgentemente enviados víveres, ropa, munición menor, etc. Insisto todo aquello que no era irreemplazable. En cambio se debía evitar el transporte de tropas y de material crítico. Se produjeron demoras que fueron realmente perjudiciales para el posterior desarrollo de las operaciones. El Ejército no estaba listo y no supo apreciar el problema. La Fuerza Aérea Argentina trasladó todo modo aéreo pues ellos controlaban el puente aéreo y desplazaban las otras cargas aunque fueran de mayor prioridad.

También manifesté lo que antes expuse sobre la defensa de Georgias y Sandwich. Reitero que la decisión fué, en Sandwich dejar lo que estaba. En Georgias hacer los refuerzos y relevos que considerara necesarios pero con el concepto de que eran indefendibles. Expresé mi idea que sería el primer objetivo inglés, pues su captura era de apreciable valor político y de bajo costo militar.

Las Primeras Medidas.

Luego de esta reunión me dediqué a la redacción del plan y fundamentalmente a tratar de estructurar un sistema de acuerdo y complementación con la Fuerza Aérea Argentina para tratar de implementar un sistema que nos permitiera una rápida reacción cuando se produjera el ataque británico.

Otro problema a resolver con la Fuerza Aérea Argentina era la exploración. Era necesario no solo cubrir el área alrededor de Malvinas sino tratar de conocer los movimientos desde el Atlántico Norte y desde Georgias.

Preocupado por la defensa de Malvinas de la que había comenzado a ser indirectamente responsable dispuse el traslado del BIM 5 de Río Grande a Malvinas. Dada la situación con Chile no se podía desguarnecer la IGTF de modo que previamente se trasladó al BIM4 de Trelew a Río Grande, reforzado luego por el BIM 3. ¿Porqué estos relevos sucesivos? por razones de calidad. El BIM 5 es mucho mayor que los otros, hace tiempo que está en la zona de operaciones y periódicamente se adiestra con los aviones en apoyo aéreo cercano. En una palabra está listo para la acción, bien equipado y reforzado. Los otros son Batallones de menor valor real. En Río Grande se irían adaptando al teatro pero el BIM 5 ya lo está. También dispuse el traslado a Malvinas del Batallón A.A. de la FAPA, de la Compañía de Ingenieros Anfibios y de los otros apoyos necesarios. Los Infantes de Marina en Malvinas llegarían pronto a ser 1.500 hombres de primera calidad.

Las informaciones recibidas de Malvinas eran bastante preocupantes pese al panorama alentador que había presentado el 6 de abril el General GARCIA.

Desde Londres se decía que había tropas en Malvinas que pasaban hambre y que había jovenes soldados que pedían comida por las calles.

Las radios no estaban controladas y los ingleses y Kelpers mantenían radio-conversaciones con el extranjero; por ejemplo con Chile, con Ascención y con Londres. De ese modo se difundía información y los ingleses conocían nuestros problemas.

El Gobierno Militar de Malvinas solo controlaba Puerto Argentino, Darwin y Puerto Fox. No se había iniciado ninguna acción en el interior, ni se había hecho el relevamiento de Playas y zonas posibles de desembarco enemigo.

Preocupado por el alojamiento y comida del personal propio en Puerto Argentino dispuse la urgente desafectación del A.R.A. "BUEN SUCESO" de su tarea como transporte Patagónico. Finalizada su descarga en USHUAIA fue enviado directo a Puerto Belgrano para adaptarlo como transporte de tropas. Había que instalarle camas (que vinieron de Buenos Aires), repararle los baños de los entre-puentes y hacerle algunos trabajos imprescindibles de mantenimiento.

El nueve de abril los ingleses produjeron el primer documento: la zona de exclusión de 200 millas, pero con vigencia a partir del 12 de abril.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO 21

Ello indirectamente implicaba que desde el nueve al doce podríamos navegar sin problemas. Dispuse la zarpada del "BUEN SUCESO" cargado con equipo de I.M., de víveres, vehículos, munición, combustible, etc, que fueron vitales. Ya estaba previsto un plan de minado defensivo. El Taller de Armas pudo entregar alrededor de 25 minas 1925 armadas que también fueron a bordo. También enviamos tambores de combustibles diversos.

El "BAHIA PARAISO" que volvía de Georgias con los prisioneros británicos, fue enviado a Puerto Deseado para que desde allí cruzara helicópteros de Ejército. También se lo completó con víveres.

El ELMA "FORMOSA", que estaba cargado en Buenos Aires zarpó el 13 para Malvinas, fundamentalmente con víveres y combustibles del Ejército, aerocombustibles para FF.AA y víveres y equipos para la Armada.

El 8 o 9 de abril fuí a otra reunión del Comité Militar, donde expuse los problemas existentes y las medidas adoptadas. Se dispuso el intercambio de delegados con la Fuerza Aérea Argentina. A Púerto Belgrano concurrieron algunos Jefes y el Brigadier ARNAU, como enlace. La Armada envió un grupo encabezado por el Capitán de Navío Aviador Naval GRONDONA a Comodoro Rivadavia. También se destacó personal de la Fuerza Aérea Argentina a Espora donde se coordinaría y se basaría casi toda la exploración de largo alcance. Aviones de la Fuerza Aérea Argentina se asentarían en Río Grande (Mirage) y en Trelew (Camberra). En este sentido las cosas parecían ir bastante bien.

En dicha reunión tomé conocimiento de que el Señor General GALTIERI había dispuesto enviar a Malvinas la Xº Brigada de Infantería Blindada (otros 3.000 hombres). Expresé mis temores sobre la logística y manifesté que no ganabamos nada con aumentar la gente si no podíamos solucionar su aprovisionamiento.

El Brigadier LAMI DOZO dijo que los medios logísticos de aerotransporte tenían sus límites (no se precisaron cuales eran ni un plan de transporte. El General GALTIERI dijo que le habían asegurado que no había problemas y que volvería a insistir en ello. La Xº Brigada es la de Buenos Aires (Reg. 7 de la Plata, 3 de la Tablada y 6 de Mercedes Prov. de Buenos Aires, etc.) Su comandante, el General JOFRE.

Con el problema a mi cargo encaminado; el plan ya estaba redactado y en impresión, las coordinaciones con la Fuerza Aérea Argentina en ejecución; las redes de comunicaciones implementadas, decidí viajar a Malvinas, para verificar cual era realmente la situación.

Envié al General MENENDEZ un mensaje anunciando la visita y pidiendo que hiciera una exposición. Sería la mía una visita profesional y no de turismo o política o de RR.PP. Téngase en cuenta que ya se habían producido varios viajes a las islas de ese carácter. Recordemos que a la jura de MENENDEZ fue el Ministro del Interior con la"dirigencia nacional política y sindical".

Allí no faltó nadie.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 22

Conviene recordar una vez más que en ese entonces todo el mundo estaba eufórico, no había ningún cuestionamiento, nadie alertaba sobre la posible reacción inglesa. Éramos triunfadores, no nos debíamos mover de Malvinas ni transigir en nada. Todos pensaban que no existían más problemas y que ya se había ganado; incluye [illegible] esto a gran parte de las Fuerzas Armadas, del gobierno y del pueblo Argentino.

La Inorgánica del Teatro del Atlántico Sur.

Durante la estadía en Buenos Aires comenté tanto con el Vicealmirante VIGO como con el Vicealmirante SUAREZ DEL CERRO lo poco orgánico del Comando del Atlántico Sur. De acuerdo con los análisis que había efectuado, que había expuesto y que habían sido aceptados, mi único subordinado importante era la Guarnición Malvinas. Cuando llegara la hora de la acción, ellos estarían aislados y deberían valerse por si mismo. En la realidad recibían órdenes directamente del Comando en Jefe del Ejército.

La Flota de Mar no podría actuar. La Fuerza Aérea Argentina no me estaba subordinada y las acciones de la misma debían seguir un largo recorrido. se dirigirían desde Comodoro, pero no sin órdenes de Buenos Aires. Los requerimientos de Malvinas teóricamente me debían llegar a mi, a Puerto Belgrano. Yo a través del Brigadier ARNAU debía pedirlos a Buenos Aires y desde allí ordenar a Comodoro para que ejecutara con aviones distribuidos en varios aeródromos: Río Grande, Gallegos, San Julián, Comodoro y Trelew. Como se vé la figura del Teatro como tal era bastante difusa. No obstante creo que dos razones conspiraban contra una mejor solución: la primera, que nunca las Fuerzas Armadas Argentinas han actuado realmente juntas en una tarea común, existen celos y desconfianzas profundas. El General MENENDEZ solo se sentía subordinado al Ejército y no a mi. La Fuerza Aérea Argentina tenía otras metas aparte de la defensa de Malvinas. Ellos no se sentián (en los altos escalones) padres de la criatura y en cambio sí necesitaba justificar su existencia, fabricar héroes que la historia no les dá, aumentar su prestigio y su cuota de poder y ganar en las diferencias tradicionales con las otras fuerzas y fundamentalmente con la Aviación Naval.

En lo que hace al General MENENDEZ y lo mismo al General GALTIERI, creó poder decir que en todo momento trataron de ser respetuosos de la orgánica establecida. Por ejemplo cuando el General GALTIERI viajó a Malvinas me llamó personalmente para avisarme de ello, lo mismo hizo su Jefe de Estado Mayor. El General MENENDEZ en todo momento se mostró de acuerdo con su condición de depender del Teatro. Ello no fué óbice para que el General expusiera sus problemas directamente al General GALTIERI. (a quien tenía confianza y de quien había sido subordinado en varios destinos). El General GALTIERI dispuso el envío de la Xº Brigada de Infantería y luego de la IIIº sin consultar a nadie.

Con la Fuerza Aérea Argentina la situación era totalmente distinta.

Ellos no dependían del Teatro, pero además, ignoraban su existencia. Cuando el Brigadier LAMI DOZO viajó a Malvinas yo no fui siquiera informado, ni lo fue el Brigadier ARNAU que estaba en el Comando del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur (Puerto Belgrano).

Ninguna de las operaciones que ellos decidían hacer y que afectaban al Teatro, que entraba en su jurisdicción eran consultadas o acordadas. Ejemplo de ello fueron los intentos frustrados de ataque a Georgias, los vuelos costeros de aviones de reconocimiento improvisados, los ataques a buques en el mar, etc.

La Primera Visita a Malvinas.

El 10 de abril viajé a Malvinas. Me acompañaron los Almirantes BUSSER, GARCIA BOLL, RODRIGUEZ, el General RUIZ (2º del Vº Cuerpo y mi contacto designado con el Ejército pues el General GARCIA se había establecido en Comodoro) y el Brigadier ARNAU. Llegamos a Malvinas aproximadamente a las 10 de la mañana, luego se llevó a cabo una exposición en el ex-cuartel de los Marines (Moody Broocke) donde el General DAHER (Comandante de la IXº Brigada) tenía su Comando. En la misma estuvo presente el General MENENDEZ quien hizo la introducción. Luego, el General DAHER explicó sus planes, el Brigadier CASTELLANOS hizo lo propio con los del componente aéreo y el más antiguo de la Armada, idem.

La organización que había establecido el General MENENDEZ era la siguiente: él era gobernador y Comandante Militar. De él dependía como responsable de la Guarnición en tierra el General DAHER de quien dependía toda la tropa del Ejército y los Infantes de Marina, existía un componente de la Fuerza Aérea Argentina y otro de la Armada que incluía al Apostadero Naval y al personal y medios de la Aviación Naval.

Como se puede apreciar, excepto en lo referente a I.M. no había integración, ni unidad de mando. No se había constituído una Central única de operaciones ni de inteligencia, ni de logística, ni de nada. No obstante el ambiente era bueno; las personas se llevaban bien. El clima era de optimismo. El General MENENDEZ estaba más preocupado por los problemas de gobierno que por la defensa de la isla. Allá también la amenaza británica se apreciaba difusa y lejana. No había peligro real.

Cuando terminó la exposición expliqué y reiteré varias veces:

Que estimaba indispensable la unidad de comando, que había demandado expresamente a la Junta que todo lo que estaba en la isla dependiera directa y exclusivamente de nosotros. Había que implementar una central de inteligencia única; al igual que una central de comunicaciones única o interrelacionada para que todos tuvieran conocimiento de las mismas cosas y recibieran las mismas órdenes. Que me preocupaban los problemas logísticos, particularmente, los de combustibles y víveres. De esto último me dieron seguridad que no había problemas. ya se habían tomado previsiones con las ovejas y todo estaba bien encaminado. Por los combustibles aun faltaba implementar y coordinar bien y se preocuparían del tema.

Con respecto al control de la población y de las radios, se me dijo que se iniciaría enseguida. No se había en la realidad hecho aun nada en el interior de las islas por falta de capacidad de helitransporte. Con lo que estaba por llegar se lo haría de inmediato. Por ello al regreso me preocupé de reunir y tratar de enviar todos los helicópteros que fuera posible obtener del Ejército y también se decidió el envío de lanchas Patrulleras de la Prefectura. Esto merece un párrafo a parte.

En una palabra aun no se había hecho nada, pero las intenciones estaban claras y aparentemente con real intención de ejecutarlas.

Expresé mi apreciación, de la situación y la seguridad de que cuando los ingleses estuvieran en aptitud, al haber reunido los medios necesarios, las islas deberían valerse por sus propios medios. No debían esperar apoyo de fuego naval y por el contrario la Flota de Mar Argentina no estaría alli para batir a los buques ingleses. La Fuerza Aérea Argentina no tendría capacidad para obtener el dominio del aire y por lo tanto no podíamos evitar que los atacaran. Ellos debían ser concientes de que deberían soportar solos y sin ayuda el asalto inglés. Esto lo repetí varias veces. El propio General MENENDEZ repitió que estaba totalmente en claro de la situación y que estaban dispuestos.

Con respecto al problemas de las radios de las estancias, aclararon que no era posible silenciarlas pues es el único medio de que disponen los isleños para resolver sus problemas. Al no haber caminos ni otra forma de desplazarse, es a través de la radio que se requieren los informes médicos, se comunican con los hijos internados en las Escuelas, piden las provisiones etc. Le dije que promulgara un bando prohibiendo las comunicaciones con corresponsales fuera de las islas y que el que lo hiciera sería pasible de arresto y confiscación. Que lo autorizaba a la detención de sospechosos de activistas. Que tomara todas las medidas que creyera necesario pero que teníamos que mejorar nuestra seguridad. Allá todavía pretendían ganarse la voluntad de los pobladores y veían lejano el problema militar.

Considero que el mal control de la población fue un factor importante en el desarrollo de los sucesos. No puedo decir que haya sido definitorio pero si importante.

Las informaciones sobre la calidad de nuestros soldados y los problemas logísticos del Ejército deben haber servido a los ingleses para decidir que era factible la operación de desembarco y el batir a nuestras tropas con un número similar de efectivos.

El enemigo también a sabido de nuestra carencia de movilidad y del estatismo de nuestro Ejército. Esto les ha permitido actuar como actuaron.

Contaron además con el apoyo de la población de las estancias para información local de todo tipo.

Tomé conocimiento que en Malvinas no sabían de la decisión de enviar la Xº Brigada. Fue una sorpresa. Yo por mi parte decidí enviar un Capitán de Navío (el Capitán MOEREMANS) para que comandara todos los efectivos del allá componente Naval y para que tuviera la Armada un mejor interlocutor ante el General MENENDEZ.

Regresamos después del almuerzo. Por un lado preocupados por lo poco que aún se había hecho. Por otro lado contentos con el espíritu de los Jefes en Malvinas. Esperaba que la visita hubiere aclarado algunas cosas y que se comenzara a mejorar.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 26

Los Planes de Operaciones.

El día 12 de abril se publicó el Plan Esquemático Nº 1/82 "S" del Comando del Teatro. Ese mismo día se publicaba el Plan de Operaciones de la Flota de Mar llamada FUERTAR 79, El 15 de abril la Aviación Naval emitía su plan. También se hizo el Plan de Minado para Malvinas y los planes para submarinos que pasaron a depender directamente del Comandante del Teatro. Luego se redactaron los planes para la organización de Búsqueda y Rescate; los de buques hospitales y los estudios para el posible empleo de las Lanchas Rápidas. Ya para mediados de abril el Comando del Teatro estaba organizado y con sus planes establecidos y distribuidos.

Al regreso de Malvinas y en razón de lo que allí había visto decidí emitir una Directiva para el empleo de las Fuerzas Terrestres en el Teatro, ejecutiva para el Comandante de la Guarnición Malvinas. Parecería que ello no hubiese sido necesario en razón de que ya se había emitido y remitido el Plan General, pero dadas las diferencias entre las modalidades de las fuerzas me pareció conveniente ser redundante. El 14 de abril se editó esa directiva.

De esta directiva destaco lo dicho en el párrafo ejecución y reitero que ello fue el 14 de abril, cuando aun casi nadie creía en la llegada de los ingleses que aun no habían ni llegado a Ascención.

Allí reiteraba que todas las acciones en las islas tanto defensivas como ofensivas se ejecutarían sin apoyo Naval ni superioridad aérea. Que no se diga que no lo sabían como ahora aparece en los diarios.

Que se previeran reacciones ofensivas inmediatas mediante efectivos helitransportados. ¡Cómo hubiera cambiado la situación si el primer día se hubiesen enviado algunos efectivos aptos a San Carlos!

Que se procediera a ocupar todos los establecimientos del archipiélago. ¡Cuánto hubiera cambiado si las estancias hubieran estado controladas!

Esta directiva la envié a la mano con una esquela al General MENENDEZ. En la esquela digo que eso es lo que hallá habíamos comentado. Es una suerte, pues estos documentos escritos, tanto la esquela como la directiva, no dejan que a las palabras se las lleve el viento.

También es importante leer atentamente el Plan Esquemático del 12 de abril, solo así podremos ver que ya entonces se previó lo que podría suceder y que sucedió.

El párrafo Situación dice que se debe esperar una reacción militar. Casi nadie lo creía o por lo menos no lo esperaba. ¿No es posible que los ingleses hayan correctamente apreciado nuestras debilidades y ello les haya llevado a adoptar la decisión?

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO No 27

Las capacidades asignadas al enemigo fueron sus modos de acción.

Se recalca que las acciones de los submarinos y aéreas serían poco eficaces y que se debería extremar la defensa en tierra.

En las tareas para el Ejército destaco que: deberá llevar Artillería para defensa de costas. Solo lo hizo al final en poca cantidad y con poca munición. Se demostró que era vital.

Debía mantener una fuerte reserva en aptitud de incidir con celeridad. ¡Cómo hubieran variado las cosas si se hubiese actuado rápido en San Carlos o aun en el desembarco en Bahía Agradable!

Se deja constancia en el párrafo 3 Operaciones, b. Limitaciones, que el empleo de la Flota de Mar estará restringido por la presencia de submarinos atómicos. Que no se diga que esto no se dijo.

En logística, que esta es responsabilidad de cada fuerza pero que la deberá coordinar el Comandante Militar Malvinas. Esta coordinación recién se hizo al final.

Las Negociaciones con los Británicos.

Creo importante referirme ahora a las negociaciones. La cancillería se había dedicado de lleno a sus tareas. La Resolución 502 se produjo cuando aún Inglaterra no había empleado su poder militar. Nada se les podía pues exigir a ellos. En un análisis hecho ahora quizás lo prudente hubiere sido, inmediatamente de sancionada la 502 acatarla, retirar las tropas y dejar solo efectivos policiales. Si hubiéramos hecho eso, le hubiéramos quitado sentido a la Intervención Militar inglesa. Creo que nadie lo pensó entonces, por lo menos nada se publicó en ese sentido, ni yo lo escuché en ningún círculo. El sábado 10 de abril(sábado de semana Santa) fue la reunión multitudinaria en Plaza de Mayo a iniciativa de Radio Rivadavia. Estaba el General HAIG en Buenos Aires oficiando de mediador. Creo que si bien el apoyo popular fue genuino y ámplio, en los hechos resultó contraproducente. El gobierno Argentino se sintió comprometido a no hacer concesiones. Además, la hasta entonces tibia reacción militar inglesa no ayudaba a sentir deseos de negociar. Las cosas no parecían favorecer la acción británica. El Gobierno conservador era políticamente débil. Se decía que la NATO no permitiría el alejamiento prolongado de los buques británicos. La C.E.E. parecía retacear su apoyo.

Expuse al Vicealmirante SUAREZ DEL CERRO, como Jefe del Estado Mayor Conjunto y Secretario del Comité Militar mi inquietud sobre la conveniencia de llegar a un acuerdo y evitar la confrontación militar. Sabía que no seríamos capaces de resistir un bloqueo prolongado a las islas. Nuestra posición no era sólida. Advertí también al señor Almirante ANAYA y algo dije en el Comité Militar. No obstante insisto que ese no era mi campo de acción y yo no intervenía en las reuniones con el Canciller. Creo, y así lo dije, que aquella fue la ocasión de negociar, ante HAIG o ante BELAUNDE TERRY. Reconozco que era una decisión política sumamente difícil, pues mucho se había hablado de la irrenunciable soberanía, del pabellón que no sería arriado etc. Recuerdo que al Vicealmirante SUAREZ DEL CERRO, le hice la comparación de que los hechos serían iguales a lo que la historia nos relata del negociador GARCIA, que en la guerra con Brasil se dice que perdió en la diplomacia lo que los bravos habían ganado en la batalla de Ituzaingó. De cualquier modo creo que la reacción política y militar hubiere sido menor que la actual. Estas ideas también las expuse en Puerto Belgrano. Ya lo mencionaré más adelante.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 29

Tomado

El Problema del Transporte Marítimo:

Después de la visita a Malvinas y de la iniciación del bloqueo británico, el Comité Militar ante mi requerimiento, decide suspender los viajes de transportes a Malvinas. No se quería provocar la iniciación de las acciones militares tratando de romper el bloqueo, ni infringir un nuevo golpe al gobierno inglés burlándolo mientras se negociaba, en lo que se pensaba era favorable a nuestra posición.

Malvinas comenzaba a inquietarse por falta de provisiones. Por ello tuve que enviar el G.F.H. 111803 (abril) y luego ratificado con el 131559 (abril). La Junta no permitía el paso de los buques. También tuve que emitir el 111728 (abril) sobre "no abrir fuego si no es atacado". Ahora son cosas difíciles de recordar, pero esa era la situación entonces: no queríamos iniciar acciones pués se estimaba que los ingleses no lo harían tampoco.

Dificultades con la Fuerza Aérea Argentina:

Por otro lado comenzaban los problemas con la Fuerza Aérea Argentina. En un principio había parecido que en lo referente a exploración nos entenderíamos bien. Enviaron un grupo de Jefes a la Base Aeronaval Comandante Espora. También destacaron algunos de sus aviones B707 y se hicieron planes que se comenzaron a cumplir. Pero ellos hacían lo que querían y cuando querían. Volaban a alturas inconvenientes, avistaban submarinos desde 30.000 pies, etc. Ante la incertidumbre de si los ingleses venían o no, se necesitaba hacer una barrera para detectar los buques provenientes del norte. Ellos no lo hacían. Pedí al ESMACON la asignación de aviones de Aerolíneas. El Vicealmirante SUAREZ DEL CERRO me dijo que por disposiciones del Brigadier LAMI DOZO no se haría. Ver mis G.F.H. 141629 (abril) y 181229 (abril).

Otro punto de fricción fue la búsqueda y rescate. Fue pretensión absoluta de la Fuerza Aérea Argentina, incluso la subordinación de los buques. Si eso es ridículo en circunstancia normales más aún lo es ante la existencia del Teatro de Operaciones que expresamente incluía al mar. Ver mi G.F.H. 181303 (abril). Esto nunca se arregló.

La logística de Ejército en las islas se iba haciendo crítica. El puente aéreo funcionaba pero principalmente para las necesidadess de la Fuerza Aérea. La Armada no tenía problemas por las previsiones tomadas en tiempo y los abastecimientos antes del bloqueo se habían llevado por buque y por la acción de los transportes aeronavales que concretaron vuelos. El General MENENDEZ no estableció las prioridades y la Fuerza Aérea Argentina llevaba lo que quería. Por ello envié el G.F.H. 161724 (abril). No obstante estas inquietudes no llegaban al Ejército del Edificio Libertador.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 31

Tomado

Segunda Visita a Malvinas:

El día 19 de abril viajé nuevamente a Malvinas acompañando al señor Almirante ANAYA.

En esta segunda visita pareció que se había progresado bastante. Se habían hecho defensas, se había desplegado la tropa en posiciones que dijeron, estaban muy bien establecidas.

Se habían instalado muchos campos minados. Nos dijeron que no había problema de alojamiento ni problemas logísticos. Se manifestaron muy optimistas.

El General JOFRE, Comandante de la Xº Brigada al ser más antiguo que el General DAHER de la IXº Brigada, lo había desplazado en el Comando. El General DAHER quedó como J.E.M. del General MENENDEZ pero sin mando de tropas. El General JOFRE quedó como Jefe de toda la Guarnición en tierra de Puerto Argentino. Sus pares eran, el Brigadier CASTELLANOS y el Capitán MOZARELLI. Seguíamos sin integración, pero además por diferencias de personalidad la situación real no era la de antes. el General JOFRE chocaba con el General DAHER y no era bien recibido por los demás. El Capitán de Navío I.M. MOEREMANS, a cargo de toda la I.M., subordinado al General JOFRE, si bien no me presentó ningún problema, no creo que estuviera contento. El General JOFRE se tutea con el General MENENDEZ de quien ha sido compañero. El General MENENDEZ estaba pues con menor libertad de acción. Por todo esto decidí enviar un contraalmirante que balanceara un poco las antiguedades y tuviera mejor acceso al General MENENDEZ. El que resultó designado fué el Contraalmirante OTERO.

De este viaje, si bien volví con la convicción de que se había tomado más conciencia de la posibilidad de acciones reales, también aprecié que éramos, en tierra, intrínsecamente débiles.

Al llegar a Buenos Aires obtuve que se autorizara el cruce del ELMA "FORMOSA" con abastecimientos. Forzó el bloqueo y no fue hundido. El ELMA "CORDOBA" tenía mucho material de valor estratégico y no fue autorizado. El Ejército debió desembarcar sus Baterías A.A. en Deseado y enviarlas vía aérea. A Malvina ya no cruzaría ningún otro buque importante excepto el ELMA "RIO CARCARAÑA"

Las Acciones en las Georgias del Sur:

Volveré ahora sobre lo que aconteció en las Georgias.

Como antes expresara, la acción de tomar posesión fue dirigida desde el Estado Mayor General de la Armada (Operaciones) y Comandada por COCOANTAR desde el "BAHIA PARAISO".

En aquella acción hubo un soldado británico herido y varias bajas argentinas. La Corbeta A.R.A. "GUERRICO" había estado bajo fuego y tenía algunas averías. En LEITH habían quedado los civiles de DAVIDOFF y el grupo (14 hombres) del Teniente ASTIZ.

En GRYTVIKEN, los infantes de marina reforzados con algunos hombres del grupo antártico. Esta gente había sufrido bajas. COCOANTAR (Capitán TROMBETTA) había informado a Operaciones que el grupo dejado en GRYTVIKEN tenía fallas, por no haber estado bien seleccionado, no tener el equipamiento adecuado etc. Por ello desde Buenos Aires (Operaciones, Almirante OTERO) consideraron conveniente enviar otra Corbeta con importantes refuerzos.

Cuando esto estaba por implementarse (4 o 5 de abril) se me designa COATLANSUR y me hago cargo de este problema. Pido instrucciones al Comité Militar según antes expuse. No se pensaba mantener esas posiciones. No era lógico perder más gente y más armas. Pregunté si podía agrupar los efectivos ya sea en LEITH o todos en GRYTVIKEN. Con ello evitaría la necesidad de enviar apoyo. Se me dijo que no. En LEITH había que mantenerse para proteger a los civiles que seguían trabajando. En GRYTVIKEN por ser el centro político del archipiélago.

Desde Buenos Aires (Almirante OTERO) se insistía en reforzar la gente de GRYTVIKEN. Se estimaba que LEITH era casi inexpugnable. Preferí esperar el regreso de COCOANTAR (Capitán TROMBETTA) para escuchar su opinión. No quise arriesgar a una Corbeta aislada que sería interceptada por submarinos atómicos o fuerzas superiores de superficie.

Cuando el 10 de abril aproximadamente llegó el Capitán TROMBETTA me informó que las cosas no eran como se las imaginaban en Buenos Aires. La guarnición de GRYTVIKEN podía tener problemas por el castigo que habían tenido, por haber salido sin una preparación previa y porque el personal de apoyo (maquinistas, electricistas, etc.) venían de toda una campaña antártica. Pero la inversa también era cierto. Por más que las reforzáramos mucho, no era factible que allá pudieran resistir si los ingleses lo querían recuperar.

Decidí destacar al submarino A.R.A. "SANTA FE" con un reducido grupo de relevos.

El Submarino A.R.A. "SANTA FE" estaba a punto de ser radiado por el estado de su batería. Esta, por su agotamiento solo le permitía pocas horas de inmersión y en cambio requería períodos de cargas cada vez más largos, casi de 24 horas, luego de pocas horas de inmersión. Por el contrario era un medio apto por su

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 33

autonomía para ir hasta allá y tendría chances de llegar sin ser detectado. Su valor militar era casi cero.

Ordené a COFUERSUB que lo preparara y al Almirante BUSSER que selecionara un Jefe de I.M. para que fuera a constituírse como Comandante de la isla San Pedro. Pensé que allá haría falta alguien de mayor jerarquía capaz de actuar con independencia de criterio. Los problemas que podían haber eran humanos. El Almirante BUSSER seleccionó al Capitán de Corbeta de I.M. Luís LAGOS.

Cité a este Jefe, le expuse su misión, le dije que tenía libertad de acción para seleccionar el personal y las armas que estimara conveniente. Que al llegar allá enviara de regreso al personal que estuviera física o psíquicamente afectado. Que llevara relevo para el personal de servicios del grupo naval antártico y que previera que estaría 6 meses sin reaprovisionamiento. Que debería zarpar cuando el submarino estuviere listo. Así se hizo. Se seleccionó un pequeño grupo pero con varios oficiales de I.M. Se proveyeron de armas adecuadas. se prepararon anímicamente y zarparon. El submarino salió navegando en superficie. No podría llegar de otra manera. Solo iría a inmersión en las últimas millas. Por directiva expresa del Comité Militar no podía atacar si no era atacado. Es una orden difícil para un submarino y en particular en las condiciones del A.R.A. "SANTA FE". Su misión era dejar al personal y equipos en tierra y recibir a los que regresaban. Salir y estacionarse en un área de patrulla mientras pudiera aguantar de "tres a seis días" por si se daba la suerte de que justamente los ingleses iniciaban el ataque. Repito que no podía él, iniciar las acciones.

Cuando el submarino arribaba a su destino ya los ingleses estaban en el área. Se le comunicó esta circunstancia. Como ellos no habían atacado, el A.R.A. "SANTA FE" no podía hacerlo. Con gran pericia pudo burlar a los ingleses y llegó a GRYTVIKEN. Desembarcó los relevos el 25 de abril a primera hora, mediante botes y comenzó la retirada para tratar de hacer toda la maniobra nocturna. Los ingleses ya estaban alertados y lo atacaron, averiaron y posteriormente se hundió. Hay un análisis de este hecho, confeccionado por el señor Capitán de Fragata SALA, que se debe consultar; al igual que el informe del señor Vicealmirante MARTINEZ.

De las acciones en tierra en GRYTVIKEN hay un análisis hecho por el señor Capitán de Navío I.M. SOSA que también, se debe consultar. Es evidente que las posibilidades de nuestra gente eran mínimas. La posición no se llegó a organizar cuando ya había comenzado el ataque.

Las acciones de LEITH fueron analizadas en Buenos Aires. No conozco el informe respectivo. Tampoco allí hubo resistencia posible.

Los ingleses atacaron en Georgias cuando estuvieron seguros del éxito. Tenían uno o dos submarinos y varios buques de guerra (por lo menos tres y posiblemente cinco). En tierra tenían no menos de 200 hombres con helicópteros artillados y de transporte.

Primera enseñanza: Ellos actúan sobre seguro, con gran superioridad de medios y adecuada información.

Segunda enseñanza: No hacen necesariamente lo que dicen. Georgias no estaba en la zona de exclusión.

Tercera enseñanza: Nosotros no tenemos experiencia de guerra; ni en Malvinas, ni en Georgias hicimos firmar rendición alguna. Ellos lo hicieron en todos los casos. ¿Sirve esto para algo?. Nosotros no conocemos las leyes y convenciones de la guerra, trato y derechos de los prisioneros, heridos etc.

La toma de las Georgias había sido prevista.

No tuvo impacto popular. No produjo tampoco impacto en el gobierno. Todos lo consideraron algo secundario y excéntrico. No parecía ser el inicio de las hostilidades. Sin embargo, los medios de comunicación y los informes del Estado Mayor Conjunto confundieron a la opinión pública sobre la real acción llevada a cabo en Georgias exagerando la defensa ejercida y llevando a límites de proeza lo allí efectuado por un puñado de Argentinos que a la postre no resultaron verídicas.

Solicité al Comité Militar que se considerara la declaración por nosotros, de una zona o área de guerra, para poder tener libertad en el uso de las armas. No lo obtuve ni aun después de los sucesos de Georgias.

Como antes expresara, era lógico suponer que los ingleses, pese a que solamente habían declarado como zona de exclusión a Malvinas, sin mencionar a los otros dos archipiélagos, pudieran empezar las operaciones por las Georgias.

Se coordinaron asi con la Fuerza Aérea vuelos de exploración con C-130.

La información que produjeron aunque resultó bastante incompleta e inexacta fue la que nos permitió alertar al A.R.A. "SANTA FE" de la presencia de buques ingleses.

Le pedí al Brigadier ARNAU, que era mi enlace con la Fuerza Aérea Argentina, que nos averiguara e informara sobre la posibilidad de que los Camberra pudiesen llegar a bombardear a los buques allá destacados. Se nos dijo que era imposible. Luego de un tiempo informaron que se podría, saliendo desde el continente cargados y regresando (ya en lastre) a Malvinas. Como desde Georgias y desde Buenos Aires se pedía apoyo para el personal en tierra hice el mensaje 251558 ABR a CODASUR informativo al CAE: "pregunto decisión sobre ataque aéreo a zona de Grytviken". no fue contestado con la excusa de que CODASUR no era el interlocutor válido. Sí lo era el CAE. No obstante, en varias ocasiones se iniciaron vuelos frustrados para atacar los buques ingleses en Georgias. El hecho real es que no querían atacar si había destructores 42 por temor al Sea-Dart. Lo grave era que en ningún caso fui informado ni de las intenciones, ni de los resultados. Por ello debí imponer el mensaje GBH 272003 APR a JESMACON cuyo texto era: para COMIL punto Aviones de exploración sustraídos a este Comando punto CAE y COMANDEF dispone y ejecuta exploración y ataque en jurisdicción este Teatro punto pido directivas sobre jurisdicciones y medios para posibilitar cumplimiento misiones respectivas punto Acciones no coordinadas afectan efectividad para el combate y provocan interferencias mutuas. Este mensaje no obtuvo respuesta.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
No 35

Como se ve, mi comando no tenía una clara definición. Cuantas veces, en estos días, recordaba la lectura de la historia de la guerra en el Pacífico cuando los Almirantes Norteamericanos se quejaban de Mc Artur y de la Fuerza Aérea.

Para finalizar con lo referido a Georgias creo que es aun necesario hacer un análisis totalizado.

El E.M. General de la Armada cuando dispuso las primeras actuaciones, ordenó análisis independientes para el submarino A.R.A. "SANTA FE", la Guarnición de Grytviken y la de Puerto Leith. Considero que debe realizarse la compatibilización entre las tres.

La Prefectura Naval.

Quedó pendiente una referencia a la Prefectura Naval. En estos días (10 de abril aproximadamente) todos querían unirse al carro vencedor de Malvinas. La Gendarmería, La Policía Federal y la Prefectura pedían ir a Malvinas. Son conocidos los problemas de jurisdicciones y responsabilidades que se presentan entre ellos. Dispuse que no se autorizaría el viaje de personal de ninguno de esos organismos. Cuando estuve en Malvinas era evidente la necesidad de medios para un mejor control del interior de las islas. Obtuve que el General MENENDEZ me requiriera medios de la Prefectura. Hablé con el Prefecto (Almirante DAY) y se organizó la ida de dos patrulleras, aviones Skyvan y helicópteros PUMA. En esta forma la Prefectura podría ejercer su función en las islas pero al mismo tiempo y fundamentalmente esos elementos serían de suma utilidad para las operaciones.

Las Patrulleras cruzaron en una verdadera hazaña marinera. Allá en Malvinas estas embarcaciones y su personal cumplieron muy bien y desempeñaron mucha actividad. Se debe realizar un profundo análisis de estos hechos para sacar conclusiones sobre el valor militar de la Prefectura Naval. Creo que esto es importante para la integración de esta institución con la Armada.

Otro tema fue el traslado de los Skyvan. La Fuerza Aérea, apelando a toda clase de triquiñuelas trató de impedir el viaje de las aeronaves de la Prefectura a las islas. Sencillamente no contestaban o no daban autorización a los planes de vuelo presentados. La Fuerza Aérea conspiró contra el normal desarrollo y el éxito de las operaciones. Los Skyvan volaron sin autorización.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
No 37

Planificaciones de Apoyo.

La Armada colaboró en todo momento en la forma más decidida. Cuando desde este Comando se hacía algún requerimiento ya sea a Personal, Material, a las Escuelas, ellos eran satisfechos de inmediato. El señor JEMGA constituyó un grupo de trabajo (Almirante LANZARINI, FRAGA, Cap. COHEN) para dar ideas sobre el conflicto. Este grupo, que no tomó contacto directo con este Comando, produjo una serie de documentos que nos iban siendo remitidos por el Señor Almirante VIGO. Estos análisis y apreciaciones de situación coincidían con los que hacíamos aquí en Puerto Belgrano. Nos sirvieron para ratificar que otros pensaban igual que nosotros. No obstante los problemas reales subsistían, algunos los conocíamos, otros menos. Mi principal preocupación era como sería la relación con la Fuerza Aérea Argentina en el momento del ataque. Otro era la logística, por más que teóricamente no era mi responsabilidad. Otro era la Inteligencia Operativa, y me referiré a él. Otros menos conocidos serían la total inoperancia efectiva del Ejército y la doblez e ineficiencia de la Fuerza Aérea.

La Inteligencia Operativa.

En estos días (10 al 12 de abril) empezamos a preocuparnos por los problemas de inteligencia. Ya esto había sido una de las cosas que habíamos analizado en el grupo de trabajo con el General GARCIA y el Brigadier PLESSEL. Los ingleses tienen muchos medios y bases dispersas en el mundo. Razonablemente el grueso vendría desde el Atlántico Norte, pero también podrían llegar desde el Sur por el Pacífico o desde el E. vía la ruta del Cabo. Habíamos pensado que esa debía ser una tarea conjunta, del E.M. Conjunto.

En la práctica el Servicio de Inteligencia Naval asumió esta tarea y con bastante eficiencia. Este debe ser otro capítulo de un análisis profundo para la obtención de conclusiones. Aquí expondré como apreciamos las cosas en PUERTO BELGRANO.

En los diarios aparecían muchas noticias que provenientes de Londres nos hacían conocer sobre los aprestos militares británicos. Muchos de ellos, por lo insólito y exageradamente grande parecían ser solo propaganda. Por ejemplo la requisición de buques mercantes y su transformación en Portaaviones (así se publicó y estos fueron los portacontenedores).

El Servicio de Inteligencia estableció sus agentes, utilizó buques de ELMA y comenzó a dar partes que resultaron bastante precisos y muy útiles. Se planificó la utilización de pesqueros para obtener información. Se planteó la duda sobre la dependencia de estos pesqueros. Se decidió que los controlarían desde el Edificio Libertad, tanto por ser parte de la Inteligencia como por razones prácticas del manejo con la Secretaría de Pesca, el Control de Tránsito Marítimo etc. Las actividades de Inteligencia de los Pesqueros, que tuvieran su hecho culminante con el ataque y naugragio del "NARWAL", deben ser analizados buscando los antecedentes en el Edificio Libertad.

La realidad fué que la llegada de los británicos a la zona de operaciones se demoraba. Se la llegó a llamar la Flota fantasma pués se suponía que habían zarpado muchos buques de Inglaterra y Gibraltar, pero por aquí no aparecía ninguno. Solo teníamos indicios más o menos reiterados de la presencia de submarinos. Entre ellos la Corbeta Granville que fue el último buque de la F.T 79 en regresar de Malvinas, tuvo "contacto positivo' en su tránsito a PUERTO BELGRANO.

Más tarde, cuando la existencia de los británicos fue una realidad, el conocimiento de la situación era más un ejercicio de adivinación que un análisis serio de apreciación. Las fuentes de que se disponían eran todas muy poco confiables pero ello vendrá después.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
No 39

La Difusión Pública.

Relacionado con lo anterior está el problema de la difusión pública de los hechos políticos y acciones militares Argentinos. Son conocidas las diferencias entre las FF.AA.; las pujas entre ellas y los problemas que las declaraciones de distintos Jefes produjeron en otras ocasiones. Por ello se dispuso que toda la información se daría en forma absolutamente exclusiva por el E.M. Conjunto o bajo expresas directivas de este. Era una orden difícil de cumplir por dos razones: la primera porque el periodismo lógicamente nos acosaba para tratar de obtener información de primera fuente. La segunda porque hay muchos a quienes les gusta figurar y otros que piensan que lo que hacen los demás es poco o está mal y creen poder hacerlo mejor.

En lo que hace a este Comando se prohibió el acceso de periodistas a las Malvinas, excepto los que fueran expresamente enviados por el E.M. Conjunto. Se prohibieron los periodistas extranjeros en la Isla Grande de Tierra del Fuego. No se permitió el acceso a la B.N. de PUERTO BELGRANO.

En muchas ocasiones tuve problemas con nuestro propio personal y aun con los Servicios del Edificio Libertad. En particular chocó y dolió durante todo el conflicto la propaganda desmesurada y en muchos casos falsa y mentirosa de la Fuerza Aérea. No obstante estando a cargo del E.M. Conjunto un Vicealmirante y a cargo de la difusión pública un Contraalmirante no se podía suponer que en ellos, que eran los responsables dispuestos por el Comité Militar había acciones contrarias al interés Naval. Se trató de cumplir lo más exactamente posible con las directivas recibidas y de este Comando no salieron declaraciones ni noticias a la Prensa.

El 15 de mayo hice un oficio, dirigido al Comité Militar, al cual me volveré a referir después cuando llegue a esa fecha, donde expresé: "3. conclusiones: .... 3.2." "Se debe llevar una acción psicológica que destaque la seriedad" "del compromiso asumido, la magnitud de las fuerzas en oposición", "Las pérdidas materiales y humanas previsibles y que inexorablemente el conflicto debería resolverse por una negociación. Esta acción se deberá iniciar a la mayor brevedad a fin de lograr que se atempere el actual sentido triunfalista de algunas manifestaciones que harán más difícil la aceptación por las propias fuerzas y por el público en general de los sacrificios de la acción militar y/o la aceptación de los términos de la negociación cualquiera ellos sean".

Como se puede observar, un mes antes de la derrota, antes del desembarco en San Carlos, ya el Comando de Operaciones Navales alertaba sobre la conveniencia de ser cautos en las declaraciones eufóricas y prevenir sobre la seriedad del compromiso asumido. En ese entonces se corría el riesgo de ser tildado de timorato o derrotista.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 60

Volviendo en parte a los problemas de inteligencia y de exploración veremos como se organizó esta entre este Comando y la Fuerza Aérea y cuales fueron los problemas que se presentaron.

Al comienzo pareció que el sistema iba a funcionar. Se dispuso que un grupo de Jefes de la Fuerza Aérea concurriera a Espora y desde allí se conduciría la exploración conjunta. Ellos allí aunaron sus medios: aviones C-130 y B- 707 que aunque sin reales capacidades para esa tarea, tenían la ventaja del gran radio de acción.

Así se organizaron misiones para tratar de interceptar los buques provenientes del Norte y obtener inteligencia en la zona de Georgias.

Alrededor del 27 de abril el Boeing 707 de la Fuerza Aérea Argentina que estaba en medio del Atlántico detectó una Fuerza de Tareas. Fue interceptado por un Harrier inglés y se le ordenó retirarse. Al día siguiente pasó lo mismo pero la detección se produjo a 200 millas de la fuerza cuando el avión Argentino aun no había visto nada. Los ingleses anunciaron que derribarían a todo avión que se les aproximara. La Fuerza Aérea sin consultar retiró los aviones de Espora y quedamos sin exploración. Es real que esos aviones sin contramedidas y sin experiencia en ese tipo de reconocimiento podrían ser víctima fáciles y lo que es peor sin haber producido resultados. Mucho después se perdería un C-130 cerca de Malvinas por no saber ejecutar este tipo de tareas. El 25 de abril produje el mensaje 251559 a CODASUR INFO: CAE y JEESMACON - "PREGUNTO intención con aviones afectados a exploración." El 28 hago un despacho (el 281958) pidiendo al CAE una exploración sobre determinadas áreas. Ya nunca tuvimos información por estos medios que sirviera para algo. Ellos se fueron de ESPORA.

Aparte de esto, el Comando Aéreo de Defensa, con un desconocimiento total de las operaciones sobre el mar, pretendió obtener información de la amenaza proveniente del mar, mediante vuelos costeros de todo tipo de aviones civiles. Con ello congestionaron los circuitos de comunicaciones, obtuvieron falsos blancos, complicaron las acciones de la Flota de Mar e interfirieron seriamente con el Comando del Atlántico Sur. A ello se deben muchas falsas alarmas sobre ataques con botes y fuerzas especiales. Los muertos del helicóptero de Ejército que se perdió al Sur de Comodoro Rivadavia son responsabilidad de esta acción incolsulta y poco militar. Consiguieron eso si, computar muchas horas de vuelo sobre el mar en acciones de guerra. Gran parte de esta historia es la que se refleja en el despacho GFH: 272003 de abril dirigido a JEESMACON para el COMIL con sus agregados.

La Defensa en MALVINAS está alistada.

Después de los sucesos de GEORGIAS, se comenzó a creer en la realidad de las intenciones británicas. El E.M. Conjunto me envió un mensaje, (producto de mis muchas inquietudes sobre las negociaciones que me hizo enviar el mensaje GFH 281445) diciendo: "Las negociaciones diplomáticas a través de los EE.UU. no permiten prever resultados satisfactorios punto Previsible nueva acción ofensiva inglesa."

Esto también se lo había dicho a MALVINAS para que se aprestaran a recibir el ataque. Una vez más, por teléfono, al Gral. MENENDEZ le había dicho que estarían solos en la defensa, me contestó con un mensaje que retransmití al Comité Militar GFH: 281759 abril: "Para COMIL PD Retransmito" "O" 281000 de COGUAMILVINAS CLN "Despliegue y medios preparados" "para defensa islas dispuesto según documento MTO-68 PD "Seguimos perfeccionando de acuerdo arribo mismos y tiempo disponible."

Creo que es importante una vez más reiterar que nunca hubo información de MALVINAS sobre problemas o falta de equipos o elementos. Como aquí se vé el 28 de abril, es decir mucho antes de SAN CARLOS y PUERTO ARGENTINO ya se consideraban listos a repeler un desembarco.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO No 42

La utilización de la Flota de Mar:

Pese a que se puedan repetir conceptos ya expresados o que luego se reiteren, prefiero hacer de este párágrafo uno completo para facilitar su entendimiento y análisis.

La Flota de Mar es el núcleo y razón de ser de la Armada Nacional. No se concibe esta sin la primera, ni la existencia de los aviones navales y de la I.M. sin los buques, pese a que en ocasiones estos actúan con bastante independencia.

Es un hecho conocido para todo aquél que estudió los problemas navales, el permanente desafío que el submarino ha presentado para los buques de superficie.

Pocos submarinos alemanes pusieron en serio peligro a las líneas de comunicaciones inglesas en 1940. Alemania comenzó su guerra con no más de 20 submarinos. La aparición del radar, particularmente el aerotransportado, volcó la disputa a favor de los aliados. El Snorkel no fue una solución definitiva. Es de destacar que hasta aquí el submarino no era más lento que el destructor y solo actuaba a su favor el factor sorpresa.

Acuciadas las mentes para resolver integralmente el problema de la propulsión submarina, en la pos-guerra aparece la planta de propulsión nuclear que resuelve simultáneamente dos problemas. El primero y fundamental, independiza al submarino de su necesidad de vinculación con la atmósfera y le dá una potencia casi ilimitada.

El segundo, menos conocido pero casi tan importante es que utilizando estas enormes potencias ahora disponibles el submarino es capaz de desarrollar más velocidad que su similar de superficie.

La potencia entregada a una planta propulsora de superficie, a medida que aumenta la velocidad, se va consumiendo en forma creciente en la formación de las ondas de superficie (de proa y popa) a tal punto que más allá de la veintena de nudos esta es la principal causa de pérdida de energía.

En la navegación submarina no existen estas ondas y por lo tanto pese a la mayor superficie mojada el submarino es más rápido en inmersión que en superficie. Nuestros submarinos, a partir de los 9 nudos requieren menos potencia para navegar en inmersión total que en superficie.

En resúmen, el submarino nuclear actual es más rápido que cualquier buque de superficie. Además, a altas velocidades, la turbulencia producida por el buque de superficie le impide o dificulta grandemente su capacidad de escucha.

Es el principal dilema de las marinas de primera línea como oponerse y defenderse del submarino nuclear de ataque.

La Marina de los EE.UU., pionera de la propulsión nuclear, preocupada por su problema estratégico, la disuación,

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO N° 43

solo proyectó al submarino nuclear como una plataforma lanzadora de misiles de largo alcance. Así lo hizo también Francia, bajo la conducción de De Gaulle, con su teoría de "la force de frappe" independiente. No fue este el caso de Inglaterra. En cuanto este país con el apoyo de los EEUU que le cedió toda la tecnología de la propulsión nuclear, tuvo acceso a ésta, comenzó el análisis y desarrollo del empleo del nuevo submarino para actuar como integrante de la Flota. Este es el submarino nuclear de ataque, es decir el submarino clásico, con torpedos, pero con propulsión nuclear. Lo que hasta entonces no había sido factible, es decir navegar junto a la Flota por falta de velocidad ahora lo es, y con ventaja.

De las potencias occidentales son pués los ingleses los que mayor esfuerzo, tiempo y ciencia han puesto en el desarrollo de esta arma, un análisis de sus posibilidades y en la concepción de su modo de empleo.

Como submarinista, estos hechos me eran familiares de modo que cuando recibí la orden de planear la reconquista de las islas por el señor Comandante Almirante ANAYA inmediatamente le hice presente que ello solo sería factible si lo hacíamos por sorpresa, es decir sin la presencia de esos submarinos en Malvinas y segundo punto, que luego de la llegada de estos, nuestros buques no tendrían ninguna posibilidad de actuar.

Estos dos conceptos estuvieron siempre presentes. Desde la primera reunión con el señor General GARCIA y el señor Brigadier PLESSL así quedó planeado, ello fue escrito en los documentos iniciales, donde se establece la necesidad de la sorpresa táctica y estratégica para la operación de reconquista. La sorpresa táctica para que pudiera ser incruenta, la estratégica para evitar el refuerzo de las islas y en particular la presencia de los submarinos nucleares.

Otro concepto que debe ser nuevamente establecido es la existencia de la amenaza Chilena.

En el planeamiento y ejecución de las operaciones en Malvinas fue y debió ser nuestra preocupación permanente el problema que presentaba el conflicto del Canal Beagle. No solamente no podíamos desguarnecer nuestras fuerzas para evitar una acción simultánea de chile, sino que además debíamos preservarlas para el futuro. Si la campaña de Malvinas terminaba exitosamente, ello no resolvería la disputa con Chile y no podíamos desbalancear nuestra relación de fuerzas con ellos.

Las fuerzas navales argentinas, lo mismo que sus similares de Chile, Brasil, Perú, Venezuela, etc. no tienen posibilidad técnica de oponerse a la acción de los submarinos de ataque de propulsión nuclear. Nuestros buques no tienen armas anti-submarinas de largo alcance ni aún intermedio. Los helicópteros anti-submarinos Sea King están completamente degradados a causa de su exiguo número y de la falta de repuestos por las restricciones norteamericanas. Los helicópteros ingleses, comenzaban a ser recibidos y su número los hacía solo simbólicos y de adiestramiento (dos).

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 44

Nuestros sonares tienen, en los mejores alcances de 6 a 8 mil yardas. En resúmen, en condiciones favorables podemos detectar al submarino a esas distancias y atacarlo dentro de ella.

Los submarinos disponen de mayor velocidad, es decir pueden mantener las posiciones relativas y detectar, resolver el problema del triángulo de puntería y lanzar torpedos filoguiados desde más de 15 mil yardas.

No tenemos, ni nunca hemos tenido, ningún sistema fijo de detección submarina.

En resumen, nunca podemos saber de la existencia o no de submarinos nucleares que tienen capacidad de permanecer indefinidamente en inmersión.

Cuando estos se evidencian mediante un ataque no tenemos posibilidad de alcanzar pués la velocidad está a favor de ellos.

En un encuentro táctico el submarino puede actuar y mantenerse en todo momento fuera del alcance de nuestras armas.

Esto lo sabía, lo dije y me fue comprendido y aceptado por mis superiores, la Junta Militar, mis pares, los Generales GARCIA y Brigadier PLESSL y Weber y todos mis subordinados en Malvinas. Así también figuró en los planes.

El hundimiento del Crucero General Belgrano no es más que una trágica ratificación de lo que ya sabíamos.

Cuando este buque regresaba escoltado por dos destructores, de las ya asentadas acciones del 1°de mayo, fue atacado y hundido por un submarino inglés sin que ninguno de los tres buques argentinos, el Crucero y ni los dos Destructores, ni antes ni después tuvieran ningún elemento de juicio sobre la presencia del enemigo.

En esas condiciones, qué capacidad de acción tenían y tienen nuestros buques?. Es exactamente el ejemplo del tiro al pichón. El submarino inglés no hundió a los dos Destructores porque sus órdenes eran únicamente hundir al Belgrano. Si hubiése sido una guerra declarada, los tres buques hubieran ido al fondo del mar sin saber quien los atacaba.

Recapitulando, cuando a fines de diciembre de 1981 recibí la directiva verbal de mi Comandante de preparar los planes para la reconquista de Malvinas quedó claramente establecido que no era mi responsabilidad planear la defensa posterior del archipiélago y que la operación debería asegurar la sorpresa estratégica para impedir la presencia de los submarinos británicos.

Cuando hicimos las reuniones con el General GARCIA y el Brigadier PLESSL, se ratificaron y explicitaron estos conceptos.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 45

Cuando ante mi sorpresa fuí informado de mi designación como Comandante del Atlántico Sur (3 de abril), preparé en forma expeditiva mi plan esquemático. Dejo una vez más constancia que aparte de la información verbal de cual sería mi cargo, no recibí ninguna otra información, directiva ni elemento de juicio.

Cuando el 6 o 7 de abril expuse ante el Comité Militar mi plan esquemático quedó claramente establecido la incapacidad absoluta de la Flota de Mar de disputar el dominio del mar a los Británicos.

Cuando el 12 de abril elevé por escrito el plan esquemático así quedó establecido.

Mis superiores, de las tres fuerzas no ignoraban pués cuál era mi apreciación y las razones de éstas y la aprobaron. En ningún momento ni circunstancia me fue objetada.

La Junta Militar, a través del Estado Mayor Conjunto manejó el transporte por mar del continente a las islas. Precisamente por tener conciencia de nuestra incapacidad absoluta de proteger dicho tráfico, esto no se realizó y nunca fue referida dicha protección .

Cuando se constituyó el CEOPECON, con el General GARCIA y el Brigadier WEBER el tema fue una vez más conversado, analizado y creo que entendido.

En mis dos viajes a Puerto Argentino, el primero como Comandante para recibir la primera exposición sobre el plan de defensa de las autoridades locales y el segundo acompañando al señor Almirante ANAYA, la autoridad local es decir el señor General MENENDEZ y en el primer caso el General DAHER, aún Comandante militar y en el Segundo el General JOFRE que había desplazado al anterior, expusieron sus planes que no contemplaban ninguna actividad ni apoyo de la Flota de Mar.

Pese a ello y preocupado por lo que en ese momento era el futuro, hice la expresa aclaración de que mis previsiones, los planes presentados y aprobados por el Comité Militar indicaban que cuando se produjera el ataque inglés, si se producía, las fuerzas en el archipiélago estarían solas, sin posibilidad de apoyo externo.

En el caso de la 2°exposición, ante esto, el señor Almirante ANAYA hizo mención al Alcázar de Toledo y el señor General JOFRE le respondió que lo tenía claro y que Puerto Argentino sería, si era factible más que el similar español y que tenían clara conciencia que estarían basados exclusivamente en sus propias fuerzas . El señor General DAHER para entonces Jefe del Estado Mayor del señor General MENENDEZ estaba presente.

Por ello, me llamó poderosamente la atención lo que éste, supuestamente manifestara luego de la derrota y que tuviera difusión periodística.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO No 46

Pese a todo lo expuesto la Flota de Mar salió al mar a tratar de encontrar una ocasión favorable de colaborar en el esfuerzo de guerra. Fue permanentemente mantenida bajo control por el enemigo, sabemos que la NATO dispone de los elementos satelitarios que le dan un conocimiento detallado de la situación de superficie. También tuvimos muchos contactos, radar, sonar y visual sobre submarinos que nos dieron la certeza de esta estrecha vigilancia.

Nuestra idea era estar al acecho para tratar de cazar buques que averiados, o dispersos luego de un combate pudieran ser presa de nuestros reducidos medios.

Esta ocasión pareció llegar el 1°de mayo. Los buques se destacaron .Luego, ante la certeza de que la información proveniente de Malvinas era errónea, exagerada y en ciertos casos como de algunas acciones de la Fuerza Aérea totalmente imaginarias. ordené el repliegue .Durante este repliegue perdimos al Belgrano.

No obstante esta pérdida y evidencia de nuestra impotencia, nuestros buques permanecieron en el mar, en zonas de baja profundidad y constituyen en todo momento una amenaza de magnitud difícil de definir para el enemigo.

Opinión de las Planas Mayores sobre una información.

El día de la zarpada decidí ir con el Alte. ALLARA a despedir a los buques. Elegí a la Corbeta "GUERRICO". Lo hice pues era el único buque que hasta el momento había sufrido bajas y averías. La Flota zarpaba para una misión de guerra. Una en muchos años. Reunido con la Plana Mayor les expresé porqué había ido a ese buque y que quería darles un mensaje. Les expliqué que la operación MALVINAS terminaría necesariamente en una negociación. Antes o después de las acciones. Que si lo era antes habríamos conseguido evitar bajas y averías. En caso contrario, con mayor o menor éxito deberíamos llorar a nuestros muertos. Pero que si se llegaba a un acuerdo antes de abrir el fuego, como algo deberíamos ceder para obtener el acuerdo, no deseaba que ellos en el mar, pensaran que los negociadores en tierra los habían traicionado. Que entendieran esto y condujeran adecuadamente a sus hombres.

Luego se me presentó el Alte. ALLARA preguntándome si yo tenía alguna noticia de Bs. As. sobre acuerdos concertados o previstos. Le dije que no/lo que sí era cierto, que lo expresado era mi manera de pensar y que trataba de que así pensaran los demás. Me dijo que la dotación de la GUERRICO se había quedado asombrada y que se opinaba que no había que ceder nada en MALVINAS.

Expreso esto porque ahora hay quienes piensan distinto, pero antes no lo hicieron, o si lo hicieron, no se animaron a decirlo. Ahora es fácil hacer juicios sobre lo que se debió haber hecho, cuando las cosas ya pasaron. El problema es decirlo cuando aún es tiempo y no después.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 62

Atacar con la Flota

El 22 de abril la Flota de Mar, con el señor Almirante ALLARA ya estaba en el mar. Tenía su plan de operaciones y directivas claras, de hacer un uso conservador de los medios. Era mucho el riesgo submarino y poco el resultado a esperar. En esto habíamos coincidido tanto en los estudios realizados por el Estado Mayor de este C.O.N., como del Estado Mayor de la Flota de Mar. Por otra parte era la orden recibida del señor COMANDANTE EN JEFE y era la que figuraba en el Plan de COATLANSUR aprobado por el COMITE MILITAR.

Cuando se produce el desembarco en GEORGIAS para el 25 recibí un llamado de algún ayudante del señor COMANDANTE EN JEFE de que ordenara a la Flota atacar. Fuí para BUENOS AIRES y hablé con los señores Almirantes ANAYA y VIGO. El COMANDANTE EN JEFEme dijo que había sido, la suya, una reacción ante los ataques a GEORGIAS y la necesidad de apoyarlos pero había recapacitado y me reiteraba la directiva de que había que ser cauto ante la existencia de submarinos nucleares que disponían de información satélite. No quería héroes inútiles. No se me cambiaron las órdenes. Se debía ser restrictivo y se me ratificó la confianza en mi manejo de los medios desde PUERTO BELGRANO.

La decisión de iniciar el fuego

El 29 de abril se produjo un hecho diferente. Existía la impresión que los ingleses podrían, en lugar de atacar MALVINAS, hacer un ataque al continente. Dentro de éste en particular a las Bases Aéreas o Aeronavales para tratar de anular esa amenaza. El COMANDANTE AEREO DE DEFENSA estaba realmente preocupado y también lo estaba bastante, el COMANDANTE DEL Vº CUERPO en COMODORO RIVADAVIA.

Ese día 29 un avión NEPTUNE obtuvo contactos contramedidas y radar sobre un blanco que parecía ser una Fragata 42 (Radar 909) con rumbo de aproximación a COMODORO RIVADAVIA. Se sumaron a ésta otras informaciones de blancos. Pareció ser un ataque de una fuerza de tareas que se acercaba a la costa. Yo estaba en BUENOS AIRES. Lo fuí a ver al COMANDANTE EN JEFE para que autorizara el ataque. Estuvo de acuerdo.

Lo llamó al Brigadier LAMI DOZO quien tambien estuvo de acuerdo y se ordenó el ataque a la Fuerza Aérea Argentina. El señor General GALTIERI no estaba de acuerdo. Fuí a verlo a la Casa de Gobierno. Eran las tres de la tarde aproximadamente. Lo convencí. El ataque se fue demorando y no se llegó a concretar. Los buques eran mercantes y todo quedó en la nada. Relató todo esto para destacar que siendo el 29 de abril, habiéndose ya producido la caída de GEORGIAS, aún no tenía, ni el Comandante del Teatro, ni el de la Fuerza Aérea Estratégica, autorización para abrir el fuego sobre los supuestos ingleses.

Ante estos hechos, el Almirante ALLARA quería acercar sus buques a la zona del enemigo, por ello le hago el despacho 010059 MAYO que dice: "302135 CLN no aconsejable por ahora ocupar estaciones fuera de las 200 millas del continente".

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
45 Nº 50

Las acciones del 1º de mayo

Esa madrugada comienza el ataque inglés que e interpretado como un intento de desembarco en el norte de la Isla SOLEDAD. Las acciones se inician a 0440 con ataques aéreos sobre el aeropuerto, que producen pocos daños, excepto el incendio de la Estación Aeronaval.

Ya por la mañana MALVINAS está convencida del desembarco y la FUERZA AEREA comienza a atacar y anunciar notables éxitos. También, internamente acusan serias pérdidas de aviones propios.Como la Fuerza Aérea Argentina se demoraba en iniciar sus ataques llamé al señor Almirante ANAYA para que él lo llamara al Brigadier LAMI DOZO para que dispusiera lo necesario. Era evidente que las coordinaciones a nivel horizontal no funcionaban. El Almirante ANAYA me reiteró el ser cauto en el empleo de la Flota de Mar. El portaaviones HERMES estaba, según ellos, seriamente averiado y varios otros buques se incendiaban.

Las acciones continuaron durante todo el día. Aquí en el COMANDO DE OPERACIONES NAVALES no podíamos creer lo que estábamos viviendo. Los ingleses habían empezado el desembarco sin haber antes hecho ningún tipo de ablandamiento. Estaban siendo diezmados por la FUERZA AEREA ARGENTINA. Iban a una derrota casi segura.

Ante este giro de la situación y de acuerdo a los planes previstos envió a la Flota el despacho 011555: "Enemigo aferrado PD" "Libertad de acción". A 012213 envió el siguiente sitrep: "Situación general CLN Un Grupo de Tareas compuesto por un PAL dos fragatas varios grandes y medianos aferrados a las islas desde sector sudeste efectuando fuego apoyo naval y helidesembarco entre 3 y 90 millas. Un segundo Grupo de Tareas compuesto por un PAL seis destructores y dos grandes latitud 50º 30' longitud 56º 30' radio 30 millas. Confirmo necesidad exploración temprana y ataque masivo sobre unidades de superficie antes alejamiento".

El último párrafo era dirigido al CAE y no a la Flota. Tuve que enviar un mensaje aclaratorio.

Ya esa misma noche aquí tuvimos la impresión que el desembarco no se había producido y que los ataques de la FUERZA AEREA ARGENTINA no habían sido tan efectivos como los de la Fuerza Aérea Argentina pretendían. De los aviones HARRIER que la defensa A.A. había creído derribar pensabamos que eran muchos menos.

Por ello, esa misma noche le ordeno a la Flota de Mar por mensaje 020119: "Su 012007 no hay ataques aéreos sobre MALVINAS desde 011900. Desconozco posición portaaviones enemigos. Enemigo no aferrado constituye fuerte amenaza para F.T.79".

Los tres grupos de tarea de la Flota de Mar, habían iniciado su aproximación y estuvieron listos a lanzarse sobre el enemigo. Todo ello está relatado en el informe de la F.T. 79 para los días 30 al 2 de mayo. Allí terminó, podríamos decir, la intervención activa de las fuerzas de superficie argentinas. Sólo quedarían hechos aislados posteriores.

También creo peligrosa la posición del "BELGRA NO" y de sus destructores escoltas por ello le ordeno replegarlos mediante el mensaje 021258 que dice: "COATLANSUR 021248 CMM GT 79.3.LUIS a MIGUEL".

Había sido evidente que la euforia de las apreciaciones desde MALVINAS y las exageraciones de la FUERZA AEREA nos habían llevado a un momentáneo error de apreciación. Pocas horas después ya nos dimos cuenta y evitamos mandar la Flota al sacrificio.

En los informes de la Flota de Mar (F.T.79) se pueden seguir al detalle todo lo actuado.

El hundimiento del Belgrano

Al día siguiente cuando el Crucero "GENERAL BELGRANO" junto con los destructores "BOUCHARD" y "PIEDRA BUENA", van alejándose de la zona de operaciones hacia el oeste para ir a buscar resguardo en la ISLA DE LOS ESTADOS, serían atacados.

La primera noticia de esa acción la tuvimos cuando recibimos el mensaje 021635 del "BOUCHARD" anunciando haber sido torpedeado sin explotar y sin averías.

Poco después el "PIEDRA BUENA" informa que el "BELGRANO" está al garete y sin comunicaciones.

A 1836 el "BOUCHARD" (2do. en Comando Táctico) vuelve a informar que ha sido torpedeado pero sin explotar, que avistó bengalas blancas del "BELGRANO" y que tiene comunicaciones interrumpidas con este.

A 2000 horas ordeno al destructor "PIEDRA BUENA" y al aviso "GURRUCHAGA" destacarse en apoyo del "BELGRANO" y a 2338 al primero que se haga cargo de la tarea de búsqueda y rescate.

Al principio no podíamos imaginarnos que podría haber pasado al "BELGRANO" para que no se comunicara con ningún equipo de emergencia. No podíamos imaginarnos que ese buque, con su fortaleza y su duplicación de sistemas quedara así mudo e inerte de repente. Poco tiempo después nos hicimos a la idea de la tragedia.

Se me planteó la cruel duda entre arriesgar a los destructores y el "GURRUCHAGA" a un nuevo ataque submarino o intentar salvar los posibles náufragos. Me decidí por esto último exclusivamente por una corazonada de que los ingleses no querían producir más víctimas. Militarmente debería haber procedido a alejar a los buques, particularmente a los más valiosos pues no tenían defensa, allí aferrados, contra un submarino que los quisiere atacar. La apreciación fué acertada por haber sido esta una guerra no convencional.

Los Destructores A.R.A. "BOUCHARD" y A.R.A. "PIEDRA BUENA", luego de las dudas iniciales, en que ellos tampoco apreciaron la gravedad del problema del A.R.A. "BELGRANO", volvieron al punto dato y empezaron la búsqueda de sobrevivientes.

Es interesante conocer la impresión de los náufragos, que vieron a estos buques alejarse. Realmente se sintieron solos y abandonados. Pero ello no fué así. Se trató de buscarlos en cuanto se apreció cual era la real situación. El corto día conspiró contra un más pronto rescate. Los primeros náufragos rescatados estuvieron 24 horas en el agua y los últimos 48. Fueron dos largas jornadas.

También ordené destacarse al A.R.A. "BAHIA PARAISO" que estaba en operaciones. Fué muy útil por sus helicópteros y sus eficientes radares. El héroe de la jornada fué el A.R.A. "GURRUCHAGA" que recuperó la mayor cantidad de sobrevivientes.

Los chilenos, enterados de la tragedia ofrecieron al "PILOTO PARDO". Inmediatamente opiné de aceptar el ofrecimiento. Era una manera de protegernos contra un posible reataque inglés, además de aumentar nuestra capacidad de rescate.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO No 53

Los aviones de la Aviación Naval fueron un factor decisivo en el éxito de la tarea y se estableció una eficiente colaboración entre buques y aeronaves.

El parte elevado por el señor Comandante del Crucero "GENERAL BELGRANO", Capitán de Navío D. HECTOR ELIAS BONZO, es suficientemente ilustrativo de lo acaecido con su buque.

El BELGRANO recibió dos torpedos sucesivos. De ellos, el primero, casi en el centro del buque fué fatal. En forma inmediata lo dejó parado, sin nungún tipo de energía ni comunicaciones. No hubo posibilidad de controlar la entrada de agua, ni de hacer ningún achique. La onda de calor causó la muerte inmediata del personal de los locales afectados: máquinas de proa, sollado de la división camareros y cocineros, cantina, fuente de soda. Hubo incendios de pintura, mamparos y eléctricos. El buque comenzó a escorarse. En media hora estaba ya horizontal. En 40 minutos se fué a pique.

No hubo pánico. A la voz se ordenó el abandono. Se arriaron las balsas. Todos los que estaban con vida, aún los enfermos y heridos se evacuaron. El resto es la crónica de la supervivencia y el rescate.

Las acciones de los submarinos

Pasaré ahora a relatar los problemas con los submarinos.

Al iniciarse las operaciones teníamos teóricamente cuatro submarinos.

De ellos, el A.R.A. "SANTIAGO DEL ESTERO", estaba desde hacía un año sin baterías. No se lo pensaba reparar. Yo, com Comandante de la Flota de Mar (1981) había pedido pasarlo a reserva y dejarlo en Mar del Plata para canibalizarlo en favor del SANTA FE. No se lo hizo por razones de contra inteligencia, pero se le anularon sus baterías y se autorizó el sacarle los materiales que se necesitacen como repuestos, se le dejó una dotación solo para custodia. No estaba pues operativo.

El A.R.A. "SANTA FE", tenía una vida remamente muy pequeña, por muchas razones, pero el factor determinante era su capacidad de baterías. Esta estaba al término de su vida. Aunque es mu dificil saber cuando esta se extinguiría (lo que se produce abruptamente lo cierto era que su carga solo servía para pocas horas de propulsión a baja velocidad. Luego de ello se requerían largos periodos de recarga. Era apenas un sumergible y muy lejos de ser un submarino. No obstante conservaba sus características de tonelaje y capacidad de transporte de hombres y material.

El A.R.A. "SALTA" era teóricamente el mejo de los buques. Estaba operativo sin limitaciones. Debía efectuar algunas pruebas luego de reparaciones.

El A.R.A. "SAN LUIS" estaba en reparacione Se le había terminado un motor diesel exitosamente y se había iniciado el procedimiento con el que hacía años estaba fuera de servicio. Tenía otra máquina para reparar. Estaba pues en reparaciones y con solo 3 motores de propulsión.

Para la operación de reconquista de MALVINAS, el único que era necesario, era el SANTA FE por su capacidad de transporte. Sus falencias no eran importantes dada la pobre o nula capacidad enemiga. Cumplió con el mayor éxito las tareas que tuvo asignadas. Transportó y lanzó a los buzos tácticos sin inconvenientes.

El A.R.A. "SALTA" integraría el grupo de protección en misión sub. sub. Su empleo era eventual. Cuando salió a navegar tuvo problemas de ruidos que lo dejaron inoperativo. No pudo actuar. Fué enviado a reparaciones a Puerto Belgrano. Estuvo durante todo el conflicto tratando de reparar sus sistemas. Se le fueron presentando sucesivos inconvenientes. Nunca estuvo operativo.

El A.R.A. "SAN LUIS", que estaba en reparaciones el 25 de Marzo, aceleró sus trabajos. El motor Nº 1 se dejó fuera de servicio y se apuró el resto. Ante las malas noticias de las averías del "SALTA" se decidió que sería el "SAN LUIS" el primero que materializaría la amenaza submarina.

Los submarinos convencionales, aún los modernos llamados de alta o media velocidad, como estos, no son capaces de ir al encuentro del enemigo.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
No 55

Necesitan apostarse en un punto de acecho y esperar allí el paso del enemigo. Disponiendo de pocos submarinos no es posible cortar las rutas de aproximación. Es una aguja en un pajar. Disponiendo de un solo submarino, o aún de dos, la única posibilidad es llevarlos a donde el enemigo deberá concurrir y no ir a buscar a los adversarios, sean estos buques de superficie o submarinos. Nuestras posibilidades eran establecer areas de patrulla pegadas a las posibles áreas de desembarco en MALVINAS; ir a la zona de GEORGIAS, o llegar a atacar en ASCENCION.

Se analizaron estas dos últimas alternativas. Ellas implicaban un empleo más agresivo y ofensivo.

Tratar de ir a GEORGIAS era menos redituable porque no se tenía certeza de que allí se encontraran blancos. La distancia desde las bases hace que el rendimiento de la patrulla sea bastante bajo (relación entre tiempo de tránsito y tiempo en estación). Se retuvo para el SANTA FE, como ya lo vimos al tratar el tema GEORGIAS.

Tratar de ir a ASCENCION era casi inaceptable por la distancia. Además implicaba la decisión política de atacar antes de ser atacado y de llevar las acciones fuera del area del objetivo. Podría ello ampliar el marco de la guerra por ejemplo al territorio continental argentino. Lo planteé ante el Comité Militar y fué descartado.

Se seleccionaron áreas próximas a MALVINAS y allá se destacó al SAN LUIS. Este zarpó el 11 de abril, hace prueba de motores con resultado satisfactorio y ante ello sigue al área de operaciones MALVINAS. El Comandante de la Fuerza de Submarinos, Capitán de Navío EULOGIO MOYA LATRUBESSE le había impartido la orden de operaciones. A todo esto yo había concurrido a requerir ordenes al Comité Militar directivas sobre empleo de las armas. La orden fué terminante: "No iniciar las acciones". Un submarino en inmersión nunca puede saber, ante otro submarino cuando recibirá el primer torpedo. Si tiene la suerte o habilidad de ser el que hace la primera detección tiene que lanzar de inmediato. Con respecto a los buques de superficie, sin ser tan evidente es parecido. El submarino debe lanzar sin identificar. El pretender otra cosa contra buques de guerra es mandarlo al suicidio.

Por ello dispuse que mientras que no se autorizara a los submarinos a atacar sin restricciones, el SAN LUIS esperara fuera de la zona de exclusión fijada por los británicos. En esa situación, que no abriera fuego sin ser atacado. En caso de detección que tratara de romper el contacto. Dada la lentitud del tránsito de los submarinos lo quise mantener lo más cerca posible de su área de patrulla para que pudiese llegar a la misma antes de que fuera tarde. Las restricciones al uso de las armas era una limitación que nos imponía el poder político, dificil de cumplir.

Dispuse el 13 de abril que COFUERSUB se trasladara a Puerto Belgrano para una mejor conducción de las operaciones y aquí estableciera su comando y central de operaciones y comunicaciones.

El 22 de abril el SAN LUIS informa que su central de lanzamiento está sin servicio. Es evidentemente una muy seria restricción operativa. Solo podrá lanzar por sistema manual, con una eficiencia mucho menor, sobre todo para una dotación poco adiestrada. Solo se puede controlar un torpedo a la vez.

El SALTA seguía fuera de servicio. Retirar al SAN LUIS implicaba hacer saber al enemigo que no había peligro submarino. Pese al riesgo que para el SAN LUIS significaba enfrentar al poderoso enemigo en esas condiciones decidí mantenerlo en operaciones. Debía ser ofensivo con el único medio "naval" que tenía a mi disposición. Infoqrmé de los problemas en forma reservada al Comandante en Jefe. No se si él lo hizo al resto del Comité Militar.

El día 26 de abril, luego del ataque inglés a GEORGIAS, obtengo del Comité Militar la libertad para el uso de las armas por los submarinos. De inmediato se destacó al SAN LUIS a un área seleccionada inmediata al extremo norte de la isla SOLEDAD. Poco después pudimos comprobar lo acertada que había sido la selección del area, lástima que los torpedos no funcionaron.

Cuando se producen las acciones del 1º de Mayo y los ingleses se aproximan a MALVINAS el SAN LUIS ataca y es atacado. Lanza un torpedo SST4 (podía lanzar solo uno ante la avería en la computadora) pero el lanzamiento falla y no hay impacto. El submarino se siente atacado e inicia una acción evasiva por más de 24 horas.

Se mantiene al SAN LUIS en el área con algunas variantes. Se pensó en redesplegarlo a un área algo al sur de la entrada a Puerto Argentino para atacar a los destructores ingleses que bombardeaban Puerto Argentino pero se desistió de esta idea. Por esa zona, en forma costera, se hacía el movimiento de nuestros buques que iban a FOX y a la GRAN MALVINAS. Se podrían crear interferencias mutuas. Por otro lado, los destructores que bombardeaban no estaban afeirados y podrían en caso de contacto, dedicarse de lleno a la antisubmarina. Preferí mantener al SAN LUIS a la espera de la invasión. Allí si tendría blancos capitales y con poca libertad de acción, de los que estuvieran en tareas de desembarco o portaaviones en apoyo aéreo cercano o helidesembarco.

El día 8 creyó estar en contacto con un submarino enemigo y lanzó un torpedo antisubmarino MK 37-3. El torpedo explotó pero presumiblemente contra una roca o el fondo.¿ Sabremos alguna vez si eso fué así?.

El día 11 de mayo el SAN LUIS hace un nuevo ataque contra buques de superficie al norte de la península de SAN LUIS. Una vez más fallan sus armas. Ante ello y el desgaste sufrido por esta unidad decido su repliegue a Puerto Belgrano. Esperaba que mientras durara su tránsito de regreso el SALTA ya estuviera navegando. Ello no fue así. El SAN LUIS llega el 19 de mayo y el SALTA solo zarpa dos días después.

El 23 de abril, como una medida de engaño dispongo el traslado del A.R.A. "SANTIAGO DEL ESTERO" desde Mar del Plata a Puerto Belgrano. El submarino es sacado a remolque, de noche. Se ponen en marcha sus motores diesel. Parecería que algún éxito se tuvo porque hay informaciones periodísticas procedentes del extranjero que hablan de 4 submarinos en operaciones.

Finalmente el A.R.A. "SALTA" el 21 de mayo consigue zarpar hacia Golfo Nuevo para lanzamientos de prueba. Hay que asegurarse sobre el funcionamiento de los torpedos. Hace dos lanzamiento ambos torpedos quedan activados dentro de los tubos. Grave emergencia, por fortuna sin consecuencias. Así terminaron las acciones de los submarinos.

Tratamos de mantener el máximo velo sobre todas estas alternativas. Este velo estaba justificado para obligar al enemigo a mantener su protección antisubmarina. También por pudor de submarinista. No obstante, consciente de mi responsabilidad informé de los hechos al Comité Militar.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 54

El ataque al Aviso A.R.A. Alferez Sobral

Pasaré ahora a narrar los hechos del A.R.A. "SOBRAL". Como ya antes manifesté habíamos tenido desde el comienzo problemas con la Fuerza Aérea Argentina por el tema búsqueda y rescaté . Como dije, ellos pretendían que les subordináramos nuestros medios, incluídos los buques. El resultado fué que hicimos nuestra organización, se la informámos, embarcamos en los Avisos radio balizas de ellos y les dijimos que los mantendríamos informados de la posición de los buques de salvamento en el mar.

Se emitió la orden de operaciones por mensaje naval 161140 del 16 de abril complementaria del plan normal de búsqueda y rescate N°1 "R"/79 del C.O.N.

Comandante de esta organización sería el Capitán de Navío Aviador Naval Dn. Hector A . MARTINI, con asiento en Río Grande. Esta designación la hice por varias razones. Primero, no quise cargar al Comandante del Area Naval Austral (en Ushuaia) con una tarea más. Segundo, por ser un oficial aviador naval tendría más vivencia del problema. Tercero, para crear conciencia de que un aviador puede comandar organizaciones en que se incluyan buques. Cuarto, para tener una mejor vinculación con la Fuerza Aérea Argentina, tanto por medios de comunicaciones como por técnica aeronáutica.

Creo que una de las enseñanzas de este conflicto es que debemos estudiar mejor las normas de la guerra, tales como la convención de Ginebra y la historia de las operaciones para aprender como se manejan esos temas de apoyo a las operaciones. Al no haber tenido guerra, no hay experiencia ni doctrina propia sobre buques hospitales, ni sobre rescate de sobrevivientes, ni sobre operaciones de salvamento en áreas de combaté . De allí nuestras dudas para alistar a los buques hospitales (no en la faz médica) sino en cuanto a su adecuación a las normas legales, comunicaciones con la Cruz Roja y el enemigo, etc. Lo mismo puedo decir en cuanto a, que hacer, ante el torpedeamiento de un buque como el A.R.A. "BELGRANO". en el caso de los buques de búsqueda y salvamento tampoco son claras las limitaciones para su utilización ante el enemigo.

En la orden de operaciones, se colocó, como limitación, que no debían entrar en la zona de exclusión sin orden previa.

Cuando se producen las acciones del primero de mayo nos fueron llegando a través del Brigadier Dn. Francisco ARNAU las noticias sobre bajas en los aviones de la Fuerza Aérea Argentiná . Cayeron varios aviones. En un primer momento se pensaba que todos los pilotos habían muertó . Afortunadamente luego comenzamos a saber de los que habían eyectados con fortuna. De los aviones de combate Mirage, A4 y Pucará no había dudas de que todos habían caído en las islas o su proximidad inmediata.

Otro era el caso de los Camberra. Dos habían sido dañados. Uno consiguió volver pese a las averías. El otro pudo transmitir su posición y se supuso que los pilotos se lanzaban sobre el mar.

No dudé en el empleo del A.R.A. "SOBRAL". Recuerdo que hasta ese momento y pese a las amenazas de zona de exclusión nuestros buques no habían sido atacados. Ni los pesqueros que actuaban como piquetes, ni el FORMOSA que había burlado el bloqueo, ni las lanchas de Prefectura, ni los que harían el servicio entre las islas.

Por ello por mensaje GFH 010210 ordené al A.R.A. "SOBRAL" destacarse a Latitud 49 30 S W 59 35 W, para búsqueda y rescate de los tripulantes del Camberra allí caídos a 1730 horas.

El A.R.A. "SOBRAL", llegó al día siguiente a 1500 horas y comenzó la búsqueda. Pocas horas después nos enteramos del ataque al A.R.A. "BELGRANO". Cuando comenzamos a tener idea de la seriedad del problema son casi las 1800 horas. Recién a la noche tomamos conciencia de que ha sido hundido. Ante esta novedad decido retirar al A.R.A. "SOBRAL". Le enviamos un mensaje el 030012 de mayo para que abandone la búsqueda y regrese a su estación. Una vez más la apreciación era correcta. Pocos minutos antes, a 2345 el SOBRAL era sobrevolado por helicópteros enemigos. A 030026 comienza a ser atacado luego que él abriera fuego A.A. A 030050 emite su última comunicación. Creímos que había sido hundido pués por varios días no tuvimos ninguna noticia.

En la noche del 2 al 3 de mayo creimos haber perdido los 1000 hombres del BELGRANO y la dotación completa del SOBRAL. Esa misma noche, un Neptune que estaba en tareas de reconocimiento, se sintió detectado, pasó a vuelo rasante y quedó en silencio R.T. por varias horas. Estuvimos convencidos que además habíamos perdido al avión. Afortunadamente este volvió sin novedad, del BELGRANO se rescataron 700 hombres y el SOBRAL pudo regresar con la lamentable pérdida de 8 hombres pero salvando al resto y al buque.

Recién el 4 de mayo al medio día se tiene un primer contacto R.T. con el SOBRAL a través de una costera que ha escuchado señales de emergencia. Ordeno salir al A.R.A. "SAN ANTONIO" desde DESEADO, a una patrullera de Prefectura y destacarse de la F.T. 79 un destructor (el A.R.A. "PY"). Los aviones tienen problema por la niebla.

El 5 de mayo a las 10 de la mañana el SOBRAL es avistado por un helicóptero, luego lo apoya el SAN ANTONIO (a 1400 horas) y entra a Puerto DESEADO por sus propios medios.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 60

Los Buques Hospital:

Otra historia independiente es la de los buques hospital. Para las acciones del marco regional se había previsto en los primeros planes disponer al Rompehielos A.R.A. "ALMIRANTE IRIZAR" como buque hospital. Ello había originado grandes requerimientos de la Sanidad Naval sobre modificaciones y agregados. Se cortó por lo sano denominando buque Transporte de heridos.

Entre las razones para esta elección estaban el hecho de tener buenas instalaciones médicas por su condición de antártico, una apreciable cantidad de camarotes y plataforma para helicópteros. Además no se le había encontrado utilización militar mejor.

Cuando me hice cargo de la Flota (1981) comenzaba a funcionar el A.R.A. "BAHIA PARAISO". Entonces decidimos poner a este como hospital e incorporar al A.R.A. "ALMIRANTE IRIZAR" como helitransporte de ataque.

Cuando se inician estas operaciones el A.R.A. "BAHIA PARAISO" de la campaña antártica, fue a las GEORGIAS y de allá volvía con los prisioneros ingleses por una derrota bien excéntrica hacia el sur.

Lo enviamos inicialmente a DESEADO a transportar helicópteros entre el continente y MALVINAS hasta que por falta de combustible tuvo que entrar a Puerto Belgrano. Inmediatamente comenzamos su conversión en buque hospital.

Se le instalaron tres quirófanos, se adecuaron los camarotes y entre puentes. Se le incorporó una considerable cantidad de médicos y enfermeros. Quedamos orgullosos con el trabajo realizado. Embarcamos las nuevas Cabos Enfermeras. El Estado Mayor General de la Armada no estuvo de acuerdo y antes de zarpar fueron desembarcadas. Finalmente, enfermeras de Ejército demostraron lo útil que es el personal femenino en la atención e higiene de los heridos.

El 26 de abril el PARAISO ya tenía su orden de operaciones como buque hospital emitida por mensaje naval G.F.H. 261508 (abril).

En la misión además de buque hospital se previó su empleo eventual para reabastecer de víveres a Malvinas. Otra previsión que se cumplió con gran beneplácito general.

Ya el 1°de mayo estaba en el área de operaciones y poco después colaboró muy eficazmente en el rescate de náufragos del BELGRANO.

Es importante también destacar que en todo lo concerniente a buques hospitales no se habían analizado los aspectos diplomáticos del problema, ni su adecuación a las normas de Ginebra. En los planes del conflicto austral eso no se había analizado. Cuando zarpó de Puerto Belgrano no estaba ni pintado de blanco.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 61

Recién después de los sucesos del BELGRANO inicié las gestiones ante el Estado Mayor Conjunto para que se tramitara su reconocimiento como tal y se lo hiciera visitar por la Cruz Roja para que quedara reconocido por los ingleses. En Ushuaía se le hicieron las adecuaciones necesarias y así tuvimos internacionalmente nuestro primer buque hospital.

Cuando la situación empezó a agravarse en Malvinas, hicimos lo mismo con el IRIZAR que recibió su orden de operaciones por Mensaje Naval G.F.H. 071148 de Junio.

El IRIZAR había también servido para llevar helicópteros a Malvinas a su regreso de la campaña antártica. Luego entró a cargar combustible y lo destacamos a MADRYN en espera. Este buque por su calado está restringido en los puertos factibles de que lo reciban. Allí sirvió para remolque y apoyo del A.R.A. "PUNTA MEDANOS" que quedó al garete por averías en calderas.

Después de ello lo convertimos en buque hospital aunque mucho más limitado en su capacidad de recibir heridos que el PARAISO.

A último momento, también requerí al A.R.A. "PUERTO DESEADO" pero este y no llegó a actuar y su capacidad era mucho menor.

Cuando las cosas en MALVINAS comenzaron a ser desfavorables, luego del desembarco inglés en SAN CARLOS, decidí enviar al "BAHIA PARAISO" a estacionarse en el archipiélago. Para eso elegimos la Bahía de los Abrigos al sur de la isla Soledad, que presenta un buen fondeadero y lejos de las zonas calientes.

Ese lugar presentaba además la ventaja de estar cercano a la posible ruta de aproximación de los buques que pudiéramos enviar en apoyo de Puerto Argentino, ya sea con víveres o lo que fuera.

Cuando el BAHIA PARAISO llegó a la zona de operaciones los ingleses pidieron que fuera al encuentro del buque hospital de ellos para transferirle heridos. Así empezó una particular relación entre buques hospitales de colaboración mutua.

Se establecieron canales de comunicación internos, se les proveyeron algunos medicamentos y se les ofreció evacuarles heridos de ellos. Todo esto se hizo con la doble intención de devolver favores y preocupaciones por nuestros heridos y para dar oportunidad a nuestros buques hospitales a que sin suspicacias entraran a Puerto Argentino y a Fox a desembarcar víveres, ropa, correspondencia, medicamentos y combustibles. Así pudimos llevar a los que estaban sitiados más de mil toneladas de abastecimientos de altísima prioridad. Lástima que gran parte de ellos se perdió ante la rendición del 15 de Junio. Ese día desembarcábamos muchas toneladas de encomiendas y correspondencia que habíamos recibido de las que estaban concentradas en COMODORO RIVADAVIA y que por lo tanto nunca llegaron a sus destinatarios.

La Infantería de Marina en las Islas Malvinas.

Las operaciones de la Infantería de Marina durante las acciones de las ISLAS MALVINAS pueden analizarse según los siguientes aspectos bien diferenciados:

Desembarco en ISLAS MALVINAS y desalojo de las Fuerzas y autoridades británicas (Operación "ROSARIO")

Esta operación se realizó bajo el condicionamiento impuesto por el Comité Militar de no causar daños a personas o a bienes, ejecutarse por sorpresa y ser su duración lo más breve posible. La acción cumplió totalmente estos condicionamientos.

No hubo muertos, heridos o lastimados en las fuerzas militares y autoridades británicas ni en la población. No se causaron daños materiales ni se registró un solo accidente que empañara el ejemplar comportamiento de la Fuerza de Desembarco.

El secreto de la preparación de la operación, indispensable para el logro de la sorpresa, se mantuvo mientras el conocimiento de ella estuvo restringido a las Fuerzas que habían de intervenir. Cuando salió de ese ámbito rápidamente se difundió la versión respecto a lo que se preparaba, llegándose al extremo de que los diarios de la mañana del 2 de abril informaban la hora del desembarco. Las autoridades británicas así alertadas habían adoptado medidas defensivas. No obstante, la forma y lugares de ejecución de la operación constituyeron una sorpresa para los británicos ante la aparición de la Fuerza de Desembarco simultáneamente en todos los objetivos seleccionados y desde todas las direcciones posibles.

Desde el momento del desembarco hasta que se alcanzan todos los objetivos, incluído el de rendición del gobernador y de la Guarnición Militar, transcurrieron poco más de dos horas, habiéndose conformado en tierra en ese lapso una fuerza que el enemigo no hubiera podido resistir.

Esta operación se caracterizó por dos aspectos que son esenciales: La precisión y la flexibilidad de su ejecución y la corrección de la conducta de las fuerzas propias. Los objetivos fijados por la planificación se alcanzaron totalmente y en el momento previsto. Cada acción se ejecutó en el lugar, tiempo y con los resultados esperados, cumpliendo cada participante su rol tal como estaba ordenado. Nada falló. Nadie cometió errores notorios.

El conocimiento previo de la operación por parte del enemigo puso a prueba la flexibilidad de los planes que se modificaron en forma sensible el día D-1, ante las medidas defensivas que adoptó.

La conducta de la Fuerza de Desembarco fue intachable en sus relaciones con la población y en el respeto a las personas y la propiedad privada. Se cumplió acabadamente lo ordenado el día 1-IV-82 (Agregado Nº 1).

El trato a los prisioneros fué correcto, humanitario y generoso. Se debe atribuir a este comportamiento el buen trato que en general recibió nuestra tropa cuando a su vez estuvo en situación de prisioneros de guerra.

Esta operación puso en evidencia el elevado nivel de capacitación que tiene el personal de la ARMADA ARGENTINA para ejecutar acciones en que intervengan coordinadamente sus tres componentes, su habilidad para planificar con información escasa y poco tiempo disponible, y el buen estado de adiestramiento de las Unidades; aún en los comienzos del año

En lo que respecta al material, cabe hacer notar su buen comportamiento, producto por una parte del mantenimiento normal eficiente, y por la otra del elogiable esfuerzo del personal militar y civil de los talleres de la Armada que lo puso en condiciones en breve lapso.(Agregado Nº 2).
Un aspecto a destacar es la circunstancia de que, lo mismo que ocurrió en el Grupo de Transporte y en el Grupo de Cobertura, los Jefes de todas las jerarquías de la Fuerza de Desembarco estuvieron en los lugares más adelantados que era posible y muy próximos a la tropa. Ello permitió un control estrecho y preciso de la operación y de la conducta del personal y además, dió impulso a la acción al seguirse el ejemplo de los Jefes. Prueba de ello son las jerarquías de las bajas registradas y el hecho de que en el vehículo cabeza de la columna principal, intensamente batido por el fuego enemigo, estaba el Capitán de Corbeta Jefe de la vanguardia.

Las unidades intervinientes en esta operación, BATALLON DE IM Nº 2, AGRUPACION DE COMANDOS ANFIBIOS, BATALLON DE VEHICULOS ANFIBIOS Nº 1, una Ba. de ARTILLERIA DE CAMPAÑA, una Sec. del BATALLON DE IM Nº 1 y los Servicios para Apoyo de Combate tuvieron una actuación excepcional por la precisión y eficacia de su acción y por la disciplina evidenciada.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO 64

Desplazamiento de Fuerzas de Infantería de Marina a ISLAS MALVINAS luego del 2-IV-82

En la planificación previa a la operación del 2 de abril no se contemplaba otra intervención de la IM que no fuera una reducida dotación para seguridad local del Apostadero Naval.

No obstante, el día 3-IV-82 el señor Comandante del Teatro de Operaciones MALVINAS formuló al señor COMANDANTE DE OPERACIONES NAVALES un requerimiento de refuerzos , que en los días posteriores se concretó en un BATALLON DE IM reforzado con una Ba. de Artillería de Campaña, un Batallón Antiaéreo y una Compañía de Ingenieros Anfibios.

Posteriormente y ya en funciones el Comandante del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur se determinó la necesidad de enviar a MALVINAS un Comando para hacerse cargo de la totalidad de las fuerzas de IM en las Islas, proporcionar un refuerzo a la defensa antiaérea del Batallón de IM y de las otras Unidades de IM destacadas, un elemento para realizar los servicios de apoyo de combate necesarios, y otros elementos menores.

Simultáneamente con la situación que se vivía en las Islas MALVINAS era necesario adoptar previsiones para el caso de que se produjera un problema en IGTF, Teatro que es de responsabilidad de la ARMADA. Por ese motivo el señor COMANDANTE DE OPERACIONES NAVALES, en su doble carácter de Comandante del TOAS y Comandante del ANEA dispuso el traslado a IGTF de refuerzos sustanciales, que estuvieran en condiciones de ser desplazados a MALVINAS si fuera necesario, o que actuaran en la IGTF ante un ataque.

El BATALLON DE I.M. Nº 5 era la Unidad con mejor adiestramiento, equipo y aclimatación para actuar en zona fría, por lo que se decidió que éste debía ser el Batallón a destacar a MALVINAS. Esta decisión fue en su momento objetada por diversas razones. Estimo que los hechos posteriores demostraron que era correcta. La falencia que se presentaba al abandonar el BATALLON DE I.M. Nº 5 la IGTF fue cubierta con el desplazamiento simultáneo del BIM3 y BIM4 a RIO GRANDE, lo que permitía también iniciar para ellos un proceso de aclimatación y adiestramiento intensivo, por la eventual posibilidad de desplazarlos a MALVINAS. Poco más adelante, se consideró que resultaba conveniente desplazar la Brigada de I.M. Nº 1 a RIO GRANDE con el objeto de que el personal se aclimatara y adiestrara en un terreno similar al de MALVINAS, para estar en condiciones de llevarlo a ese Teatro si fuera necesario.

Por los motivos anteriores, se adoptó el criterio de aclimatar a todas las Unidades de I.M. en RIO GRANDE, como paso previo a su eventual desplazamiento a MALVINAS. Esto permitía además a las Unidades detectar detalles y fallas que en la IGTF eran posibles de subsanar y que en MALVINAS hubieran constituído un serio problema.

La idea fundamental era la de tener toda la I.M. lo más próxima a los dos posibles lugares de empleo: MALVINAS en primer lugar e IGTF para el caso de complicarse la situación con CHILE, lo que resultaba posible en virtud de algunos indicios.

En definitiva, en la segunda mitad de abril, la Infantería de Marina estaba desplazada según el Agregado Nº 3.

El despliegue adoptado permitía un empleo inmediato de la I.M. en IGTF si se producía un problema con CHILE o se registraba un ataque británico a IGTF, a la vez que mantenía las fuerzas en condiciones de des-

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO 65

plazarse a MALVINAS con mínimo aviso y demora, asegurando además una aclimatación satisfactoria. A la vez, se adiestraba a los conscriptos que eventualmente pudieran llegar a configurar los BIM6 y 7 si las operaciones se prolongaban o se ampliaba el conflicto.

El esfuerzo logístico para sostener las fuerzas destacadas fue intenso y mostró una eficiencia sumamente aceptable.

En particular la fuerza en MALVINAS contó con elementos de Clase I que fueron suficientes para las necesidades de todas las Unidades destacadas. De seguir las hostilidades hubieran alcanzado hasta fines de julio, a pesar de que en muchas oportunidades hubo que dar de comer a personal del Ejército.

El equipo de clase II fue suficiente, y a lo largo de las operaciones se lo completó con elementos para reponer lo que se mojó o quedó fuera de servicio o se desgastó por el uso.

En Clase III los problemas se derivaron de que la administración de estos items la hizo el Ejército. No obstante, algunas previsiones adecuadas permitieron salvar los inconvenientes.

En Clase IV no hubo carencias por fallas, sino por haberse decidido que algunos elementos de equipo especial no se llevaran.

En Clase V no hubo carencias, a pesar de comprobarse que los consumos registrados fueron muy superiores a los que contemplan nuestras tablas de planeamiento.

Debido a que inicialmente no estaba prevista la intervención de la I.M. en las operaciones de defensa de MALVINAS, el apoyo logístico debió ser organizado y montado con muy poco tiempo. A pesar de ello, se resolvieron todos los problemas, la mayoría a través de los canales normales y con recursos normales y existentes en los depósitos de la ARMADA. Algunos otros problemas que aparecieron como consecuencia de las características del Teatro de Operaciones o de la modalidad de combate del enemigo se resolvieron con gran agilidad e iniciativa, llegando a las tropas, en términos generales, todo lo que se necesitaba y al lugar donde se lo requería. En ciertos casos se debió improvisar una solución para algunos problemas que se vislumbró se presentarían. Tal el del bidón para filtrar y purificar 20 litros de agua, lo que permitió que en las posiciones de primera línea, aún en aquellas ubicadas en lugares más altos o más inaccesibles, se contara siempre con agua potable. Otro ejemplo es el uso de tela plástica para cubrir las paredes de las obras a construir en un terreno que siendo muy húmedo, hubiera provocado la inundación de las mismas. Si bien esto no fue una solución perfecta, sirvió para aliviar sensiblemente el problema.

Las tropas destacadas en MALVINAS no han sufrido carencias graves o prolongadas de ningún item o servicio.

En el aspecto de la organización operativa, se apreció que había una debilidad derivada de la carencia de armas antiáereas y otras aptas para enfrentar la modalidad del uso intensivo de helitransportes que podía hacer el enemigo en la retaguardia de las fuerzas propias. Esto se aplicaba particularmente al BIM5, que estaba demasiado alejado del sistema de defensa antiaérea y a la retaguardia había un sector cubierto por una Unidad del Ejército. Para resolver este problema se organizó una Compañía de Ametralladoras 12,7 mm. con afuste antiaéreo (27 ametralladoras) a las que se equipó con visores nocturnos. La idea general que se expresó a la conducción en MALVINAS era la de utilización reunida bajo el control centralizado del Jefe de Compañía. Por razones

derivadas de la circunstancia que se vivió en el Teatro, y que no se juzgan en este documento, esta Compañía se disgregó dejando una Sección para apoyo del BIM5, una Sección para apoyo del RI 3 (E.A.) y otra Sección para apoyo del RI 25 (E.A.).

Se conocía la capacidad del enemigo para realizar acciones nocturnas en lugares no ocupados por la defensa tales como playas, o para realizar infiltraciones en el propio dispositivo. Para tener un elemento más que pudiera ayudar en ese sentido, se destacó una Sección de perros de guerra con la idea de que sirvieran para vigilar y patrullar sectores especialmente vulnerables. El uso que se dió a estos perros de guerra fue distinto, destinándolos fundamentalmente a la seguridad de las instalaciones en PUERTO ARGENTINO.

En un momento dado, la Aviación Naval decidió operar en Isla BORBON un aeródromo de tierra como alternativa para PUERTO ARGENTINO, solicitando una Sección de I.M. para su seguridad. Se estimó que una Sección era una fuerza muy reducida si se tenía en cuenta el desgaste que significaría proteger un objetivo relativamente grande, en forma continua y en condiciones meteorológicas penosas según era de esperar; por ese motivo se decidió que se destacara a MALVINAS una Compañía del BIM3, que ya había tenido en RIO GRANDE un razonable período de aclimatación. Por decisión de la autoridad de MALVINAS, no se destacó a Isla BORBON la totalidad de la Compañía, quedando algo más de una Sección en Puerto Argentino.

En este aeródromo se registró posteriormente un ataque inglés que logró destruir los aviones que se encontraban allí estacionados.

Como no se tenía una idea muy clara de las misiones que el Comando de MALVINAS podría asignar a la Compañía de Ingenieros, se dispuso el envío en el BAHIA BUEN SUCESO de la mayor cantidad de material apto para construir obstáculos que se pudiera embarcar. Esto permitió que durante el período inicial se pudiera proveer a las Unidades de Ingenieros del Ejército de material que ellos no habían llevado.

Debido a la mala transitabilidad del terreno se adoptó la decisión de destacar pocos vehículos pesados, destinados fundamentalmente a desplazar cargas dentro de la ciudad y sobre los dos caminos. Esta decisión, muy criticada en su momento, se evidenció razonable ya que los vehículos no se pudieron usar fuera de las calles y caminos. El haber mandado un número mayor no hubiera solucionado ningún problema operativo y sí aumentado el botín inglés.

A lo largo de toda la campaña, y mientras lo permitieron los vuelos a las Islas, se destacó semanalmente un Jefe del COMANDO DE LA IM a efectos de tener una información actualizada y una vivencia clara de lo que ocurría y de las necesidades de las Unidades de I.M. destacadas.

Período del Combate en MALVINAS

No se analizará aquí el detalle de la acción de cada Unidad, sino su actuación general, lo que también se consigna en Agregado Nº 4.

Comando de la Agrupación de IM MALVINAS: Si bien no tuvo Comando Operativo de Unidades, ni responsabilidad por la ejecución de operaciones, su acción fue valiosa porque permitió controlar la situación logística de las Unidades de I.M. y respaldar a los Comandantes cuando fue necesario.

Fue el elemento de coordinación de la ARMADA para resolver los problemas de las Unidades de I.M. en Malvinas.

BIM5: Destacado a MALVINAS solo con sus elementos de combate, su actuación fue sobresaliente durante la última fase de la defensa.

BIAA: El material del BATALLON ANTIAEREO no era el más moderno, por lo que acusó grandes limitaciones cuando las condiciones de visibilidad no eran buenas.

Su acción se hizo sentir en la organización y coordinación del sistema de defensa antiaérea.

CKIA: La COMPAÑIA DE INGENIEROS ANFIBIOS actuó en su función específica, ayudó a las Unidades del Ejército y luego combatió como Infantería. Si se tiene en cuenta la corta existencia de esta Unidad, su desempeño no sólo igual, sino superior a las Unidades similares del Ejército Argentino, constituye un orgullo para la I.M. y la ARMADA.

La Batería de Artillería de Campaña (Ob 105 mm) tuvo un desempeño brillante, no solo por su comportamiento en apoyo directo del BIM5 sino por haber contribuído su personal a otras tareas: Operación del Exocet superficie-superficie utilizado, y por haber desarrollado un procedimiento para ejecutar tiro con artillería de campaña contra blancos navales, a ser aplicado por la artillería del Ejército.

Respecto a esto último, cabe hacer una referencia que muestra el espíritu con que actuó el personal de la ARMADA. Ante la decisión de usar artillería de campaña del Ejército para repeler el bombardeo naval de los buques ingleses, cosa que técnicamente no estaba en condiciones de hacer, aparece en tres lugares de la ARMADA la inquietud de resolver el problema con los medios disponibles: en la Batería de IM MALVINAS, en el Batallón de Artillería de Campaña que estaba en Río Grande y en el COIM. En los tres lugares se llega a una misma solución, que es la que se aplica, pero siendo afectado el resultado por la incomprensión de algunos niveles superiores del E.A.

Ca. Amet. 12,7 mm. del BICO: Esta Compañía, organizada expresamente para esta operación con el personal de la Ca. Policía Militar del BICO, se embarca hacia MALVINAS cinco días después de adoptarse la decisión, luego de reunir y preparar el material y de hacer instrucción y práctica de tiro con las dotaciones. Su comportamiento en el combate, a pesar de no habersele asignado las tareas para las que fue concebida, fue excepcionalmente valerosa y eficaz. Sufrió proporcionalmente muchas bajas debido a su elevado espíritu de combate.

Ca. del BIM3 destacada para actuar en Isla BORBON: si bien no pudo cumplir su misión, ello en parte es atribuíble a su forma de empleo, lo que no le es achacable.

Sección del BIM2: Destinada inicialmente a dar seguridad a las instalaciones del Apostadero Naval, tuvo una destacada actuación durante el combate.

Servicio para Apoyo de Combate: Cumplieron acabadamente su función, con verdadero esfuerzo y abnegación, a pesar de su dotación reducida y de no contar con los medios deseables. Tuvieron que atender muchos problemas de Unidades del Ejército y proveer en las posiciones numerosos elementos.

Destacamento del BIC1: Este personal del BATALLON DE COMUNICACIONES cumplió una destacada actuación facilitando el apoyo y la coordinación de los fuegos de artillería que apoyaban a la infantería, no solo del BIM5 sino de todo el frente.

COIM: El Comando de la I.M., desde BNPB actuó ante el COMANDO DE OPERACIONES NAVALES como un órgano del Estado Mayor Especial, formulando estudios, apreciaciones y presentando proposiciones o formulando planes en previsión de posibles eventualidades (Agregado Nº 5). Asimismo se hizo cargo de la organización de las Unidades de IM, su equipamiento y coordinación del apoyo logístico.

Acciones de la I.M. en IGTF y RIO GALLEGOS

Las unidades destacadas en IGTF desarrollaron una intensa tarea de adiestramiento y aclimatación. Asimismo contribuyeron a la seguridad de la BASE AERONAVAL RIO GRANDE con tropas y con la instalación de campos minados y sirvieron como disuasivo para una eventual acción chilena.

La Brigada de IM Nº 1 estuvo en condiciones de ser llevada a MALVINAS cuando se ordenara, habiéndose organizado su transporte en tal forma de que cada grupo a transportar por avión llevara munición para 15 días y víveres para 30 días.

Los Planes navales de Minado

Merece un párrafo el minado defensivo de MALVINAS.

La guerra de minas ha sido siempre una cosa más teórica que práctica. Pocos se han dedicado a ella en la ARMADA ARGENTINA. Hemos hecho algo de barrido y muy poco de minado.

Cuando recibo la noticia de mi Comando Atlántico Sur y comenzamos a analizar las posibilidades de defender MALVINAS, enseguida se nos plantea la idea de minar los accesos a los lugares probables de desembarco.

Pedí a MALVINAS que nos estudiaran las playas. Era necesario sobre el terreno ver las posibilidades que ellas ofrecían. La cartografía no era la adecuada para hacerlo desde aquí. Nunca obtúvimos una respuesta adecuada. Ya dije que por diversas razones el General MENENDEZ y su Estado Mayor no comenzaron a pensar en el global del archipiélago hasta casi el final, no se reconocieron las estancias, ni las playas, sus avenidas de aproximación, sus posibilidades logísticas, etc.

Aquí en Puerto Belgrano ordené confeccionar un plan de minado defensivo para Puerto Argentino. Lo llamamos plan "Tommie" Orden de Operaciones 888/82"S".

Al Taller de Armas Navales se le ordenó preparar todas las minas posibles.

Se hizo y promulgó el plan de minado y se envió al Capitán de Navío MOZZARELLI a MALVINAS.

Cuando zarpó el A.R.A. "BAHIA BUEN SUCESO" la noche del 8 de abril, llevaba en sus bodegas todas las minas que el Taller, trabajando sin interrupción, había podido alistar. Eran 25 minas modelo argentino 1925¡¡ Es evidente que poco ha progresado la Armada en lo que a guerra de minas se refiere.

Luego enviamos un segundo lote de minas en el buque ELMA "CORDOBA" que nunca llegaron, pues por decisión del Comité Militar este buque fue derivado a PUERTO DESEADO a la espera de una oportunidad favorable y para desembarcar el material crítico que el Ejército había embarcado.

Las pocas minas que llegaron a MALVINAS se fondearon de acuerdo a los planes en barrera frente a Puerto Argentino mediante el Transporte A.R.A. "ISLA DE LOS ESTADOS" que actuó como minador de fortuna.

Se publicó en avisos a los navegantes el comunicado de areas minadas y allí terminó nuestra guerra de minas.

No sé si los ingleses creyeron en esta amenaza. Durante la guerra no explotó ninguna mina. Que pasó después no lo sé.

Luego del desembarco en San Carlos, se planeó un minado ofensivo en la boca norte del estrecho de San Carlos. Ya no dispusimos de NEPTUNE para hacerlo realidad. Fue un estudio y proyecto que no se pudo concretar por falta de medios. La ARMADA debe mejorar su capacidad de minado. No tenemos ni buques, ni submarinos, ni aviones con capacidad de minado. Casi podemos decir que tampoco tenemos minas.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 71

Los Transportes Navales

Veamos ahora los transportes.

Cuando iniciamos los análisis de la operación de toma de MALVINAS, habíamos previsto incorporar a los Transportes A.R.A. "BUEN SUCESO" y A.R.A. "ISLA DE LOS ESTADOS". Al primero con la idea de destinarlo como buque alojamiento. Al segundo para Transporte interisleño.

Hicimos las coordinaciones correspondientes con Transportes Navales con tiempo para, fundamentalmente, evitar que el BUEN SUCESO fuera radiado o vendido. Estaba en lo que se suponía era su último viaje comercial. Obtuve que al término del mismo, en Buenos Aires, se lo rehabilitará en sus condiciones de transporte de tropa (baños de entrepuentes, camas, etc.)y luego se lo enviara a Puerto Belgrano.

El adelanto de la operación nos sorprendió con ambos buques en viaje comercial. Como ya dije el BAHIA BUEN SUCESO luego de GEORGIAS fue a USHUAIA, allí descarga los caños que para allá llevaba y vino urgente a Puerto Belgrano para alistarse y cargar. Tuvimos problemas de toda índole pues necesitábamos que saliera, en forma urgente antes de que empeorara la situación militar. Zarpó el día 9 de abril de madrugada para que llegara antes de que se pusiera en vigencia la zona de exclusión. Pocas horas antes parte de la tripulación civil amenazó con desembarcarse. Le pusimos Comando Militar y preparamos una dotación militar. Ante ello los civiles aceptaron salir.

El A.R.A. "BAHIA BUEN SUCESO" fue cargado con todo tipo de material. Muchos víveres que nadie había pedido pero que luego fueron inapreciados. Mucho material para los ingenieros anfibios. De esto casi fue lo único que llegó. El Ejército poco hizo, Combustible y lubricantes para la Infantería de Marina y la Aviación Naval. Las minas. Era la hora de zarpar y le seguíamos embarcando carga. Se atrasó varias veces la zarpada. Cuando nos llegó el informe de viaje del Comandante Militar, este joven oficial criticaba lo poco orgánico del plan de carga¡¡ en 4 días fue reparado, cargado y listo a zarpar.

Ya en MALVINAS el BAHIA BUEN SUCESO sirvió de alojamiento para el Apostadero Naval, luego fue enviado a Puerto Fox y allí quedó varado de popa y abandonado. Luego fue atacado por aviones ingleses con artillería y cohetes.

El Transporte A.R.A. "ISLA DE LOS ESTADOS" fue desafectado de Transportes Navales cuando se inicia el conflicto. Lo enviamos a DESEADO para hacer un viaje para el Ejército y luego quedó en MALVINAS de acuerdo a lo inicialmente previsto. En MALVINAS fue utilizado para redistribuir cargas y personal y en estas actividades encontró su fin, navegando por el estrecho de San Carlos, frente a Puerto Howard con carga de munición y combustible. El 10 de mayo a 2230 horas MALVINAS perdió contacto con el buque. Hubo versiones de que podría haber sido atacado desde tierra por nuestras propias fuerzas. No fue así. Lo hundieron los ingleses que ya navegaban libremente por la zona y lo hacían bien de noche por aguas restringidas, utilizando su artillería con precisión. Es una epopeya la de sus náufragos.

El Apostadero Naval Malvinas tuvo serios problemas para la descarga de los buques de ELMA. Las instalaciones portuarias eran precarias y el muelle se abarrotaba. Nos pidieron una chata para alije. Se buscó lo que podía servir y se encontró en GALLEGOS un tipo remolcador de los de apoyo a las plataformas petroleras. El Yehuin. El 29

de abril zarpó y a 10 nudos de máxima llegó a Puerto Argentino el 1º de mayo a 1820 horas., en medio de las acciones de ese día inicial del combate en las Islas.

El Apostadero se hizo cargo y tripuló los pequeños buques de los ingleses. Entre ellos el FORREST. Con estos y las patrulleras de la Prefectura Naval, se mantuvo casi hasta el final una activa navegación entre las caletas de las Islas.

FOLIO Nº 13

Los Buques de ELMA

Como antes expresé, el transporte era un problema que debía coordinar el Estado Mayor Conjunto. Ellos, en coordinación con el Estado Mayor General de la Armada dispusieron el alistamiento, itinerarios y carga de los buques de ELMA. Merece recordarse que únicamente se utilizaron el FORMOSA, que salió de Buenos Aires y llegó a Puerto Argentino antes de que se estableciera la zona de exclusión el 11 de abril. Allí se demoró su descarga hasta el 1º de mayo, día en que zarpó entre el fuego de bombardeo enemigo a Puerto Argentino. Cuando se encontraba navegando ya en mar abierto, rumbo al este al sur de MALVINAS recibió ataque aéreo. Eran aviones de la Fuerza Aérea Argentina. Recibió fuego de cañones que afortunadamente no le causaron bajas y pocas averías. Fue bombardeado con bombas que creyeron no habían hecho blanco. Al día siguiente, ya frente a RIO GRANDE, cuando el Comando Militar y el Capitán recorrían el buque en lastre reconociendo las averías, con gran sorpresa descubrieron una bomba sin explotar en la bodega. Era un primer indicio de los problemas que en ese sentido tenían nuestros camaradas del aire. Con gran espíritu se amarró la bomba y luego se la desarmó salvando el buque. Bastante diferente a lo que sería el destino del buque Liberiano "HERCULES" en circunstancias similares.

Como ya hemos dicho, el ELMA CORDOBA estuvo cargado, salió hacia el sur, pero no fue autorizado su cruce a MALVINAS. Se lo envió a Puerto Deseado y allí terminó su actuación.

Las razones por las cuales no se le permitió el cruce fueron dos. El buque había sido cargado con material crítico. Fundamentalmente artillería AA y terrestre del Ejército. Desde un primer momento, en Junta Militar y con mi asesoramiento se había dicho que ante el peligro submarino no se debía enviar personal, ni material no reemplazable vía marítima. Además, el buque se demoró en su carga excesivamente en Mar del Plata. Cuando se lo tuvo listo ya se había dispuesto la zona de exclusión. Se había pasado la oportunidad.

Ante los serios problemas logísticos del Ejército, fundamentalmente en víveres, que el puente aéreo no solucionaba, se decidió forzar el bloqueo con el RIO CARCARAÑA. Fue para el Comité Militar una decisión déficil de tomar. Por un lado era vital enviar víveres. Por otro lado no se quería provocar una acción militar que iniciara las hostilidades. Si el buque cruzaba sin ser hundido sería una nueva afrenta a los británicos con los cuales aún se pensaba negociar, aunque cediendo poco. El 26 de abril por la noche llegó el CARCARAÑA a MALVINAS de donde nunca regresaría. Cuando los ataques a Puerto Argentino se hicieron más intensos se lo envió a una caleta del Estrecho de SAN CARLOS donde fue abandonado ante la acción enemiga.

Las Operaciones Aeronavales

Pasemos ahora a hacer un resumen de lo actuado por la Aviación Naval.

La Aviación Naval participó en la campaña con más de 80 aeronaves de las cuales perdió 14, y con ellas las vidas de un Jefe, tres Oficiales y dos Suboficiales.

Esas aeronaves volaron en conjunto más de 6250 horas en misiones directamente relacionadas con las operaciones. De ellas más de 1800 horas en el área de batalla.

Estas últimas corresponde a más de 550 salidas individuales de aviones y helicópteros desde el Portaaviones A.R.A. "25 DE MAYO" y otros buques de la FLOTA DE MAR, así como de Bases Aeronavales en el continente y desde Aeródromos de Campaña CALDERON y PUERTO ARGENTINO, estos últimos en las ISLAS MALVINAS.

Esas salidas pueden discriminarse de la siguiente manera:

-De Exploración y Reconocimiento de las Fuerzas Navales Enemigas, más de 200 salidas (1000 horas).

-De ataque y reconocimiento armado a buques, posiciones y fuerzas terrestres enemigas, más de 100 salidas.

-De Sostén Logístico y Transporte de Personal a PUERTO ARGENTINO, 17 salidas, a partir del 1º de mayo.

-De Búsqueda y Rescate de Naúfragos y sobrevivientes, más de 30 salidas.

- De Propósitos Varios, más de 200 salidas.

Los resultados obtenidos fueron como mínimo:

- Hundimiento de los buques:
  Portacontenedores "ATLANTIC CONVEYOR" - Destructor Clase 42 "SHEFFIELD" y dos Fragatas Clase 21 probablemente la "ARDENT" y la "ANTELOPE".

- Averías en los siguientes buques:
  Portaaviones "INVENCIBLE", Un Destructor Clase "County", un Destructor de la Clase 42 y una Fragata de la Clase 21.

- Localizaciones de buques enemigos, que posibilitaron la acción de la aviación de ataque propia sobre los mismos.

- Localización de los náufragos del Crucero A.R.A. "GENERAL BELGRANO".

- Traslado a PUERTO ARGENTINO de aproximadamente 500 toneladas de carga y 1500 hombres.

- Evacuación de las ISLAS MALVINAS de un número aún no determinado de heridos.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
70 FOLIO Nº 75

Son dignos de destacar los siguientes hechos:

- Los aviones de exploración aeronaval, que operan desarmados tuvieron contacto con el enemigo en más de 150 oportunidades; es decir prácticamente en cada uno de los vuelos realizados. Solo el elevado adiestramiento y el espíritu de sacrificio de sus tripulaciones, permitió que cumplieran con éxito su misión de encontrar el enemigo, el que no pudo impedir su accionar a pesar de la amenaza, muchas veces concretada, de sus aviones y sus misiles superficie-aire.

- Los aviones de transporte aeronaval, también desarmados, pasaron el bloqueo enemigo en más de 34 oportunidades a partir del 1º de mayo.

- Helicópteros del Portaaviones A.R.A. "25 DE MAYO", evacuaron personal de la FUERZA AEREA y de la AVIACION NAVAL, cuyos aviones habían quedado inutilizados en el Aeródromo de Campaña CALDERON (Isla BORBON), en un vuelo marginal, más allá del punto de"no retorno".
  En esa misión, transportaron munición para el personal de la INFANTERIA DE MARINA que custodiaba esa Base donde sus vigías localizaron al Destructor "COVENTRY", atacado y hundido de inmediato por la aviación propia.

- Por primera vez en la historia de la guerra en el mar, se lanzaron misiles antibuque desde aviones de ataque.
  Todos los misiles disponibles al iniciarse las hostilidades fueron lanzados con éxito por los aviones Super Etendard del Grupo Aeronaval Embarcado. Estos aviones, en su último ataque, encabezaron y condujeron un vuelo integrado con aviones A-4C de la FUERZA AEREA, como resultado del cual se averió el Portaaviones "INVENCIBLE".
  Es de hacer notar que tanto los aviones Super Etendard como los misiles Exocet, estaban aún en proceso de recepción al iniciarse las operaciones, pues su puesta en servicio recién estaba prevista para fines del corriente año.
  Su empleo constituyó una sorpresa para el enemigo, que no creía posible en nuestro personal las correspondientes capacidades tácticas y técnicas requeridas.

- El primer ataque a la gran concentración de buques enemigos en la cabeza de playa de PUERTO SAN CARLOS, fue efectuado por un solitario avión de adiestramiento de la AVIACION NAVAL. El mismo tuvo como resultado averías en un destructor enemigo.

- Todos los pilotos de aviones A-4Q derribados que lograron eyectar con éxito, salvaron sus vidas y regresaron a las propias líneas, haciendo gala de gran tenacidad ante la adversidad, así como excelente estado psicofísico.
  Uno de ellos fue rescatado en el mar por un helicóptero del EJERCITO ARGENTINO, que al no contar con equipos adecuados pues esa no era su tarea específica, realizó una riesgosa maniobra de rescate bajo la amenaza de aviones enemigos. Otro de los pilotos propios fue encontrado cuidado, vestido y alimentado por una familia "Kelper".
  Los aviones y helicópteros navales que operaron fuera de la zona de batalla, cumplieron entre otras tareas, las siguientes:

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
71
FOLIO
Nº 26

- Reconocimiento del Litoral marítimo.

- Búsqueda de grupos comandos que pudieran estar operando en territorio propio.

- Alerta para el rechazo de ataques aeronavales al territorio continental y de la ISLA GRANDE DE TIERRA DEL FUEGO.

- Sostén Logístico Aeronaval de las fuerzas propias desplegadas en el sur del país. (Trasladaron más de 10.500 hombres y más de 1.100 toneladas de carga).

- Evacuación de heridos y enfermos a centros asistenciales y desde buques hospitales a tierra.

- Alerta para búsqueda y rescate, enlace, etc.

La Aviación de la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA incorporada a la orgánica de guerra de la AVIACION NAVAL contribuyó con su aporte de material y personal al logro de la tarea encomendada, desempeñándose eficazmente en misiones de búsqueda y rescate, sostén logístico móvil y de propósitos generales operando desde MALVINAS y el Continente con sus tres helicópteros PUMA y sus cinco aviones SKYVAN en más de 400 horas de vuelo. (50 de ellos en el área de combate, donde perdió un helicóptero y dos aviones).

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 77

Hechos destacables por su relevancia o proyección en futuras operaciones aeronavales.

COMANDO DE LA AVIACION NAVAL

El Comandante de la FT 80 constituyó su Comando en su asiento normal de la BASE AERONAVAL COMANDANTE ESPORA, dotándolo de un Cuarto de Guerra, y completas y eficientes comunicaciones con los sistemas de seguridad correspondientes. Al Estado Mayor se incorporaron dos SS.JJ. especializados en Operaciones de Exploración y Ataque respectivamente; éste último, el Comandante de la ESCUADRA AERONAVAL Nº 3, en razón de que su asesoramiento era imprescindible por ser la primera vez en el mundo que se iban a usar los aviones Super Etendard con misiles Exocet en operaciones reales, basados desde tierra y con reaprovisionamientos en vuelo.

Desde su asiento, CFT 80 mantenía:

a. El Control de sus unidades operando desde:

BASE AERONAVAL COMANDANTE ESPORA

BASE AERONAVAL EZEIZA

BASE AERONAVAL PUNTA INDIO

BASE AERONAVAL ALMIRANTE ZAR

VIEDMA

BASE AERONAVAL RIO GRANDE

ESTACION AERONAVAL RIO GALLEGOS

BASE AERONAVAL USHUAIA.

b. Ligazón permanente y frecuentes reuniones con COATLANSUR y los Comandantes de los otros dos componentes.
c. Ligazón permanente con COMODORO RIVADAVIA (FAA)
d. Ligazón directa con las Jefaturas y Direcciones del E.M.G.A. relacionadas con la satisfacción de requerimientos operativos y logísticos urgentes que surgían de las operaciones.
e. Control de la exploración aérea (ARMADA y FUERZA AEREA) a través de la central montada en BACE (durante las acciones se desarrollaron 339 operaciones de exploración y 100 operaciones de ataques).
f. Recepción y satisfacción de los requerimientos logísticos para el ininterrumpido flujo de personal y material con destino a RIO GRANDE y MALVINAS.
g. Conducción de la estratégia operacional, por medio de buenas Comunicaciones con todas las unidades subordinadas, la mejor inteligencia disponible a través del Estado Mayor de COATLANSUR, el control logístico, la conducción y control de la exploración aérea, la ligazón y coordinación necesaria aúnque muchas veces no conveniente con la FUERZA AEREA, y la decisión sobre la selección de blancos y determinación de la oportunidad para los ataques aéreos, en una zona de operaciones caracterizada por:

1. Estar alejada más de 400 millas de cualquiera de nuestros puntos de apoyo.

2. Contar con escasa o nula inteligencia operativa.

3. No poseer el dominio aéreo.

4. Carecer de medios adecuados de información y control en el área.

5. Condiciones meteorológica adversas.

6. Depender de otra Fuerza por la necesidad de reabastecimiento en vuelo y, en el caso de A-4Q, por los aviones disponibles para efectuar ataques.

7. Requerir de los aviones propios operar en el limites de su posibilidades y autonomía.

8. Exigir operar desde distintas Bases en el Continente.

9. Imponer durante la mayor parte del conflicto la operación de medios aéreos en forma casi exclusiva.

FUERZA AERONAVAL Nº1

- Se desarrollaron en la BASE AERONAVAL RIO GRANDE Sistemas de seguridad integrados de Defensa Terrestre y Antiaerea, confeccionándose un Plan de Defensa.

- Para contribuir a las operaciones en ISLAS MALVINAS, se descataron al aeropuerto de PUERTO ARGENTINO cinco aviones MC-33, dos SKYVAN y un helicóptero PUMA. Estas aeronaves dependieron operativamente del COMANDO DE LA AGRUPACION MALVINAS.

- Se estableció un Aeródromo de campaña en la Isla BORBON denominándolo CALDERON; se destacaron cuatro T-34C, medios de P.N.A. y el Comando de I.M. asignó una compañia del B.I.M3 para la defensa terrestre. Todos los medios dependieron operativamente del COMANDO DE LA AGRUPACION MALVINAS.

- Se rehabilitó la pista e instalaciones de ESTACION AERONAVAL RIO GALLEGOS para las operaciones del Grupo de Tareas Exploración; se prevé su habilitación definitiva.

- Se ha coordinado con la DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD la construcción de dos tramos de la Ruta Nº 3 en IGTF para ser habilitados como pista de dispersión y operación de aeronaves de la ARMADA.

- Cuando se concreten estos trabajos durante el mes de Octubre/Noviembre del corriente año, se dispondrá de cinco pistas entre IGTF y RIO GALLEGOS, que permitirán un despliegue adecuado y flexible.

- La COC y la Central de Comunicaciones de la BASE AERONAVAL RIO GRANDE apoyaron las operacione aéreas de todas las aeronaves que operaron en el TOAS.

- La unidad logística del GT.80.1. apoyó a las Escuadrillas que operaron en RIO GALLEGOS, GRANDE, USHUAIA y MALVINAS. Para ello se utilizó con resultado satisfactorio, el organigrama y medios del GRUPO AERONANAL INSULAR.

- Las previsiones logísticas de amunicionamiento para el Marco Regional facilitaron la tarea operativa de la AVIACION NAVAL y fueron aprovechados por la FUERZA AEREA, que mostró serias deficiencias en su amunicionamiento, entregándosele bombas de propósitos generales y navales para su operación.

- En función de su capacidad de Búsqueda, Rescate y Comunicaciones, se designó como Comandante en Escena al Comandante del G.A.I., al cual de le asignaron medios aéreos y de superficie; a su vez funciones de Coordinador con CODASUR que en la práctica no se instrumentaron por renuencia de la FUERZA AEREA.

FUERZA AERONAVAL Nº 2

- El día 30 de marzo se ordenó a la SEGUNDA ESCUADRILLA DE CAZA Y ATAQUE suspender el Plan de Alistamiento en desarrollo, poner a punto el sistema misil AM-39 EXCOCET y las técnicas y tácticas asociadas; el día 19 de abril se la despliega a la BASE AERONAVAL RIO GRANDE y el día 4 de mayo inician la serie de lanzamientos exitosos.

- El día 4 de mayo el trabajo de localización y mantenimiento de contacto de un P-2 facilita el hundimiento del Destructor Tipo 42 SHEFFIELD a pesar de las deficiencias electrónicas y de mantenimientos de dichos aviones, que imposibilitaron prácticamente su uso operativo a partir de mediados de mayo.

- El 9 de mayo se redesplegó para posibilitar su empleo desde posiciones relativas favorables, al GRUPO AERONAVAL EMBARCADO operando desde tierra; iniciando los S-2E desde la ESTACION AERONAVAL RIO GALLEGOS, el 12 de mayo sus tareas de Exploración y los A-4Q desde RIO GRANDE, su primer ataque exitoso en el Estrecho de SAN CARLOS el 21 de mayo.

- Se decidió asimismo enviar dos AI03 con capacidad de ataque misilístico a MALVINAS para ponerlos a disposición del COMANDO DE LA AGRUPACION MALVINAS. Se adiestraron, alistaron para ser embarcados en C-130, pero por prioridad de cargas de FUERZA AEREA no fueron remitidos.

- El día 21 de mayo se destacan 3 AI03 del GRUPO AERONAVAL EMBARCADO al GRUPO AERONAVAL INSULAR, para ser utilizados en su capacidad prioritaria de ataque antisuperficie (aguas restringidas) y antiterrestre.

- El día 21 de mayo se destacan 2 aviones EMB-III BANDEIRANTES a la ESTACION AERONAVAL RIO GALLEGOS para cubrir las falencias del GRUPO DE TAREAS DE EXPLORACION.

- El día 1 de junio se ejecuta la tarea de evacuación de 10 hombres de ISLA BORBON con dos helicopteros H-3, coordinada desde la BASE AERONAVAL RIO GRANDE.

- Se planificó con la intervención del Estado Mayor del Comando de la Aviación Naval, Comando de Operaciones Navales y Coordinador de FUERZA AEREA una operación de minado aéreo en la boca del SAN CARLOS, de la que se desistió por su baja rentabilidad (amenaza de riesgo).

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 80

FUERZA AERONAVAL Nº 3

- El conocimiento del Teatro, la eficiencia de las líneas y la implementación de los sistemas de apoyo para las operaciones regulares, facilitó el montaje del sistema Sosten Logístico Movíl de Tiempo de Guerra.

- La asignación de pilotos adscriptos permitió incrementar aproximadamente en un 80% las tripulaciones con que originalmente contaban las Escuadrillas. La experiencia de los mismos, la mayoria de ellos Jefes antiguos fue factor de incidencia fundamental en el resultado obtenido en las operaciones, en particular en las de transporte a MALVINAS en el periódo de mayor riesgo.

- Debido a la falta de exploradores se intentó transformar un L-188, dotándolo de CME rudimentarias (analizador espectro). Su bajo rendimiento por falta de un equipamiento electrónico adecuado, impidió que se lograra un rendimiento aceptable, por lo que se desistió de su operación.

GRUPO ENLACE ARMADA ANTE F.A.S.

Se impartieron a través de los coordinadores de AVIACION NAVAL implementados en jurisdición del COFAS en sus asientos de despliegue; COMODORO RIVADAVIA, SAN JULIAN, RIO GALLEGOS y AERONAVAL GRANDE, clases y asistencia sobre:

- Tácticas y técnicas de las Operaciones Aéreas Navales, en particular las de ataque a blancos navales.

- Características de buques enemigos.

- Características particulares de operación del avión Harrier/Sea Harrier (experiencia ARMADA de ESPAÑA).

- Conocimiento sobre operaciones en el mar y adiestramiento.

- Técnicas y tácticas de Exploración sobre el mar.

- Coordinación sobre problemas de Búsqueda y Rescate.

- Coordinación para tareas conjuntas.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 81

Los problemas la Organización y Comando

Como se manifestará al comienzo, la tarea que el Comité Militar encomendó al grupo de trabajo integrado por el General GARCIA, el Brigadier PLESSL y yo, fue exclusivamente la operación toma de MALVINAS

Al elevar para su promulgación la directiva inicial que redactada por nosotros, era teóricamente la orden del Comité Militar al grupo de trabajo, ya hicimos notar que debería estudiarse el problema de la posterior defensa del archipiélago y de la autoridad responsable del estudio y posterior ejecución.

Cuando elevamos nuesto plan esquemático se volvió a insistir en el tema. En nuestras recomendaciones y sugerencias de elevación así está consignado: Dimos como mejor solución, que asignara la tarea de planificación y de Inteligencia al Estado Mayor Conjunto. Que el Comando de las Operaciones se lo reservara al Comité Militar.

El plan esquemático debió ser expuesto por el Comité de trabajo al Comité Militar. Ignoro la razón, pero esta exposición se anuló y cada uno de nosotros lo expuso a sus respectivos Comandantes en Jefe con lo cua quedó aprobado. Faltaba solo fijar el día D, que como habíamos establecidos no podía ser antes del 15 de mayo y fijado con un preaviso no menor de 15 días.

En esa reunión con el señor Almirante ANAYA volví a interesarme por lo que pasaría después de la reconquista de MALVINAS. Su contestación fue:" ya esta previsto". No me dió otra explicación.

Al regresar a Puerto Belgrano, hice una reunión de Almirantes, les comuniqué de la aprobación del plan, de la necesidad de apurar la confección de los planes de detalle y del adiestramiento para la acción y les informé de lo que me había contestado el señor Comandante en Jefe sobre las operaciones posteriores a la reconquista.

Cuando el señor Almirante ANAYA (aproximadamente el 3 de abril) me comunicó que sería designado Comandante del Teatro Atlántico Sur, esto me tomó completamente de sorpresa. Le pregunté por el ámbito geográfico y me dijo que lo pensara yo y lo conversara con el señor Almirante SUAREZ DEL CERRO (Jefe del Estado Mayor Conjunto). Se me dijo que no tendría subordinada las unidades, en el continente, del Ejército ni de la Fuerza Aérea.
A punto de analizar la tarea que se me había impuesto, mis deducciones iniciales fueron:

a. La Flota de Mar tendría muy poca oportunidad de actuar, a causa de las capacidades de los submarinos ingleses de propulsión nuclear, que además contaban con muy buena información satélite.

   Esto fué posteriormente confirmado por el conocimiento que tuvierón los ingleses de los movimientos de Submarino A.R.A. "SANTA FE" y en los hechos que terminaron con el torpedeamiento y hundimiento del Crucero A.R.A. "BELGRANO".

b. Una vez iniciadas las acciones , la guarnición MALVINAS quedaría aislada y no tendríamos capacidad para darle apoyo naval ni aéreo significativo.

c. Los aviones de ataque (tanto de la Fuerza Aérea Argentina como de la Armada) basados en el continente, no disponían de un radio de acción como para atacar a la Flota Inglesa, excepto cuando ésta estuviera aferrada en las costas de MALVINAS.

d. Nuestra capacidad de exploración no nos daría un preaviso mayor de 12 horas por lo cual no podíamos evitar las incursiones navales a MALVINAS.

Todo ello lo expuse al Comité Militar el 6 de abril, fue entendido y aprobado. También expresé las dificultades de coordinación, entre mí Comando, el Comando en MALVINAS y la Fuerza Aérea Argentina en tierra. Se pensó que adecuando los medios de comunicaciones y poniendo enlaces se podía solucionar el problema.

Así se trató de hacer. Se establecieron numerosas redes de comunicación. En particular se establecieron eficientes medios entre Puerto Belgrano y el Comando de la Fuerza Aérea Argentina, CODASUR, en Comodoro Rivadavia. Lo mismo desde Espora. Teníamos líneas punto a punto, sistemas de codificación y oficiales de enlace.

En MALVINAS se establecieron sistemas de comunicaciones por separado. a) del Ejército con Comodoro Rivadavia (sede transitoria del Señor Gral. GARCIA, Vº Cuerpo) y con el Comando en Jefe del Ejército. b) de la Fuerza Aérea Argentina con su comando natural en Comodoro Rivadavia. c) de la Armada con Puerto Belgrano y con Río Grande (como cabecera). La I.M. tenía además una línea con Baterías. No pude obtener, pese a sucesivas directivas, que todos los sistemas allá se integraran. En MALVINAS no se estableció, en la práctica un Comando único, sino que fueron tres independientes.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 83

Comando del teatro marítimo

Creo necesario asentar que fue lo que pensé, y sigo pensando aún sobre el significado de un Comando de Teatro Marítimo.

Recordé varias veces lo leído sobre la segunda guerra mundial en el Pacífico y las dificultades de coordinación entre los distintos comandos. Estando de agregado naval en Washington, llegué a tener cierta confianza con el señor Almirante LONG, en ese entonce Vice C.O.N. En 1979 fué designado Comandante del Area del Pacífico, puesto que fuera el de MAC ARTHUR, normalmente a cargo de un General. Cuando le pregunté que significaba su comando me dijo: seré el responsable de todo lo que pase en el pacífico, pero no tendré ningún subordinado real y todos mis subordinados sentirán que dependen más de algún otro.

Cuantas veces recordé esas palabras.

Mis únicos subordinados directos, a quienes podía impartir órdenes eran la Flota de Mar y la Aviación Naval. Hemos dicho que la Flota estaba muy restringida en su capacidad real de actuar. De la Aviación Naval de ataque los A-4Q embarcados y los Super Etendard no estaban operativos.

También tenía como subordinado al destacamento en las Islas Sandwich del Sur. No tenían armas, nunca los había conocido , no significaban nada en este conflicto.

Otros subordinados eran los dos grupos de las Georgias. Tampoco eran significativos.

Por fin estaba la guarnición MALVINAS. Esta, por una decisión superior irrevocable, estaba comandada por un General (el señor General de Brigada D.BENJAMIN MENENDEZ) y la defensa terrestre era responsabilidad del Ejército Argentino. Las reserva estratégica, en el continente, que no me estaba subordinada, era también del Ejército Argentino.

Como ya antes lo he dicho, mis relaciones personales con el General MENENDEZ fueron en todo momento excelentes. No tengo en ello ningún reproche. No obstante si es importante establecer que por no haber efectuado operaciones ni adiestramiento conjuntos, las Fuerzas Armadas Argentinas no tienen procedimientos, lenguaje ni comunicaciones que sean comunes y que hagan factibles una operación conjunta eficiente. El General MENENDEZ se sintió, por bastante tiempo más gobernador que comandante militar. Como militar se sentía subordinado al Ejército y no al Teatro. En particular se sentía subordinado al señor General GALTIERI y algo al señor General GARCIA pero no a mi.

En los planes inciales, los de reconquista de las Islas, el Oficial naval de mayor jerarquía que quedaría en MALVINAS sería el Jefe del Apostadero Naval, que lo sería el señor Capitán de Fragta D. ADOLFO AURELIO GAFFOGLIO. También quedaría un Jefe para la Estación Aeronaval.

Inmediatamente que me nombran Comandante del Teatro y comenzamos a reforzar lo inicialmente previsto (500 hombres del ejército), decido enviar un Capitán de Navío de Infantería de Marina, que sería el Comandante Superior de toda la Infantería de Marina en las Islas y subordinado del Comandante Militar de la fuerzas terrestre. Esto era para que allá se decidieran integrar la fuerza. Como esto no se produjo, envié también un Capitán de Navío, que fué el Capitán MOZZARELLI, como Comandante del Componente Naval, superior del Apostadero, la estación aeronaval, de la Prefectura, etc. MOZZARELLI llegó el 14 de abril aproximadamente. Cuando realicé mi segunda visita a las islas el 19 de abril [illegible] por más que insistía a MENÉNDEZ [illegible] de [illegible] Ya me habían intentado los comandos [illegible] habían capturado al inglés y control de una estancia, de gente, [illegible] se ha efectuado un reconocimiento en las playas [illegible] de un posible desembarco. No había una central de inteligencia conjunta.

Por otra parte en las Islas ya habían tres Generales, MENÉNDEZ, JOFRE, PARADA y un Brigadier CASTELLANOS. El Capitán [illegible], pese a sus gestiones, no tenía voz en ese grupo. Pedí un Contraalmirante para MALVINAS y fué designado el señor Contraalmirante D. EDGARDO OTERO. Esto fue el 29 de abril.

Le impartí instrucciones al Almirante OTERO en Puerto Belgrano. Una vez más le insistí en que cuando llegara el ataque inglés estaría solo, que tratara de integrar todos los esfuerzos en MALVINAS, que mejorara la inteligencia y el control de la población.

Al General MENÉNDEZ le hice llegar el plan esquemático, le di instrucciones verbales, le envié una directiva para las fuerzas en MALVINAS y finalmente envié un Contraalmirante, casi podría decir como mi delegado en MALVINAS.

En un teatro marítimo, donde el único medio de contacto con los medios logísticos, donde las fuerzas están dispersas en el espacio, en el tiempo y en el [illegible]; ¿ qué significa el comando?

Creo que no es factible, ni deseable, un Comando que no sea de conducción y de supervisión. No es deseable que el comandante de teatro [illegible] en el plano estratégico operacional; la guerra [illegible] que valerse por sí. Lo mismo pasa con la Flota de Mar.

Con esta no tuve problemas pues tenemos una formación común, un lenguaje común, una identidad de ideas y de formación.

El hecho de no haber subordinados los medios de la Fuerza Aérea Argentina, que era el otro poder actuante en la futura batalla de MALVINAS me preocupaba mucho. Como ya he dicho teníamos buenas comunicaciones y buenos [illegible] de enlace, pero las demoras las consideramos excesivas.

El sistema de Teatro Atlántico no me gustaba. Así lo expresé al señor Almirante VIGO, al Almirante SUÁREZ DEL CERRO y al señor Almirante ANAYA.

Cuando se produjo el supuesto ataque rechazado del 1º de Mayo, el señor Almirante ANAYA me sugirió que trasladara mi Comando a Comodoro Rivadavia. Este era también el deseo del señor General GALTIERI, según me dijo.

Por qué surgió esta idea no lo sé. Pero creo tener algunos indicios.

a) La flota de Mar no actuó y creo que nuestro Comandante en Jefe sufrió críticas. Como ya he dicho esto estaba mal establecido y [illegible]. Cuando se trató de actuar, se arriesgó y se perdió el A.R.A. BELGRANO. Pero esto se [illegible], nadie lo supo y aún hoy muchos se preguntan porque la Flota no actuó.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO 24

ví que había cosas que por más que insistiera con MENENDEZ y sus subordinados, no mejoraban. No se habían integrado las comunicaciones, no se había empezado el registro y control de las estancias, su gente, sus radios. No se había hecho un relevamiento de las playas para un posible desembarco. No había una central de inteligencia conjunta.

Por otra parte en las Islas ya habían tres Generales, MENENDEZ, JOFRE y DAHER y un Brigadier CASTELLANOS. El Capitán MOZZARELLI, pese a sus condiciones, no tenía voz en ese grupo. Pedí un Contraalmirante para MALVINAS y fué designado el señor Contraalmirante D. EDGARDO OTERO. Esto fue el 26 de abril.

Le impartí instrucciones al Almirante OTERO en Puerto Belgrano. Una vez más le insistí en que cuando llegara el ataque inglés estarían solos, que tratara de integrar todos los esfuerzos en MALVINAS, que mejoraran la inteligencia y el control de la población.

Al General MENENDEZ le hice llegar mi plan esquemático, le dí instrucciones verbales, le envíe una directiva para las fuerzas en MALVINAS y finalmente envié un Contraalmirante, casi podría decir como mi delegado en MALVINAS.

En un teatro marítimo, donde el único medio de contacto son los radioeléctricos, donde las fuerzas están dispersas en el espacio, en el tiempo y en el espíritu; ¿ que significa el comando?.

Creo que no es factible, ni deseable, un Comando que no sea de coordinación y de supervisión. No es deseable que el comandante de teatro pretenda dirigir operaciones ni aún en el plano estratégico operacional. La guarnición Malvinas tenía que valerse por si. Lo mismo pasa con la Flota de Mar.

Con esta no tuve problemas pues tenemos una formación común, un lenguaje conocido, una identidad de ideas y de formación.

El hecho de no tener subordinados los medios de la Fuerza Aérea Argentina, que era el otro poder actuante en la futura batalla de MALVINAS me preocupaba mucho. Como ya he dicho teníamos buenas comunicaciones y muchos oficiales de enlace, pero las demoras las consideraba excesivas.

El sistema de Teatro Atlántico no me gustaba. Así lo expresé al Señor Almirante VIGO, al Almirante SUAREZ DEL CERRO y al señor Almirante ANAYA.

Cuando se produjo el supuesto ataque rechazado del 1º de Mayo, el señor Almirante ANAYA me sugirió que trasladara mi Comando a Comodoro Rivadavia. Ese era también el deseo del señor General GALTIERI, según me lo dijo.

Porqué surgió esta idea no lo sé. Pero creo tener algunos indicios.

a) La Flota de Mar no actuó y creo que nuestro Comandante en Jefe recibió críticas. Como ya he dicho esto estaba así establecido y preanunciado. Pese a ello trató de actuar, se arriesgó y se perdió el A.R.A. "BELGRANO". Pero esto se promocionó poco, casi nadie lo supo y aun hoy muchos se preguntan porque la Flota no actuó.

b) La Fuerza Aérea Argentina atacó tarde. Hizo un buen esfuerzo, perdieron pilotos y aviones, hicieron mucha propaganda, mucha de ella falsa, pero los resultados concretos fueron magros. Se vió que la coordinación con la Isla no era bueno, más bien malo y las demoras excesivas. Recuerdo que no dependía del Teatro.

Analicé la posibilidad de irme a Comodoro Rivadavia y la deseché. Allá no tenía facilidades logísticas, de alojamiento ni de comunicaciones. Con el traslado perdería las facilidades que tenía sin obtener ventajas.

Las decisiones políticas se adoptaban en Buenos Aires. Yendo allá me alejaba del centro del poder.

Las decisiones militares no se adoptaban en Comodoro. Las de Ejército en MALVINAS o Buenos Aires. Las de la Fuerza Aérea Argentina en Buenos Aires. Las de la Armada en Puerto Belgrano o Buenos Aires.

Sugerí trasladarme a Buenos Aires, a la Central de Operaciones. Se me dijo que no. Permanecí en Puerto Belgrano.

No obstante fuí a Buenos Aires a hablar con el Brigadier Mayor WEBER, Comandante Aéreo Estratégico para tratar de mejorar aún más las coordinaciones factibles. De ello resultó el envío de un Contraalmirante a Comodoro Rivadavia y la Promesa de que el Brigadier CRESPO, que era el Comandante Aéreo local tenía libertad de acción para disponer los ataques cuando se presentaran los blancos. Fue designado y se destacó a Comodoro Rivadavia el señor Contraalmirante D. Alberto Lorenzo PADILLA.

El día 13 de mayo pedí una reunión del Comité Militar quería expresar mis inquietudes. Estas eran fundamentalmente de dos órdenes:

a. Mis dudas sobre nuestra posibilidad de éxito. Estas estaban basadas en las carencias de apoyo a las islas, las dificultades logísticas evidenciadas y las capacidades de ataque de la Fuerza Aérea Argentina.

b. Las dificultades en la orgánica.

Se me escuchó pero no se adoptó ninguna resolución. En cambio se me ordenó trasladarme a Comodoro Rivadavia. Cumplí la orden. Me fuí sin Estado Mayor. El día 15 de mayo produje el oficio COOP, IM4 "S" que transcribo.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 86

Con fecha 13 del corriente mes expresé mi apreciación sobre la situación en el Teatro del Atlántico Sur y tambien lo hizo el Señor Jefe del Comando Aereo Estratégico.

Al presente, si bien dado el poco tiempo transcurrido, no se han producido variaciones importantes a lo entonces expuesto, se han agudizado algunos síntomas y se ha tenido mejor información, que hace factible un analisis más preciso. Por lo dicho creo necesario expresar esta apreciación por escrito para que los miembros del Comité puedan mantenerla como elemento de consulta.

1. Apreciación de los hechos acaecidos.

1.1. La ocupación de las Islas fué realizada de acuerdo a los planes establecidos, con muy pocas bajas y pudiendo alcanzarse todos los objetivos. Ello creó una sensación de seguridad en las propias capacidades tanto a las fuerzas propias como al público en general.

1.2. La reacción Británica, si bien enérgica en las declaraciones y aprestos, no fué efectiva inicialmente pese a la proclamación de la zona de exclusión. No se produjeron ataques a la navegación propia no obstante la casi segura presencia submarina en el área.

Este período permitió una masiva concentración de efectivos en las Islas por modo aereo, sin restricciones. El apoyo logístico por modo marítimo no fué paralelamente implementado entre otras cosas por la declaración existente de la zona de exclusión. No obstante, el desarrollo de los medios en tierra pareció correcto, el espiritu fué excelente y por lo tanto se mantuvo muy alta la sensación de seguridad en lo militar y en el ámbito general.

1.3. La primera acción inglesa importante del día 1 de mayo pareció ser un intento de invasión que fuera exitosamente rechazado por las fuerzas propias. Se apreciaron serias bajas en la acción enemiga tanto por fuego AA. como por la acción de los propios medios aéreos.

...///.2.

La apreciación actual de este Comandante de Teatro es que tal intento de invasión no existió. Sino que fué una demostración, realizada con propósito intimidatorio, de sondeo de nuestras capacidades y de práctica general para la fuerza enemiga.

Esta apreciación se basa en: El enemigo ha demostrado en todas sus acciones anteriores y posteriores actuar con suma prudencia, con gran masa de efectivos y con buen nivel profesional. Si hubiese sido un intento real de invasión ninguna de estas características estarían cumplidas.

No aparecieron, pese a las búsqudas y rastreos, ningún resto de embarcaciones, botes, helicopteros, personal, vivo o muerto, ni ninguna otra evidencia del citado desembarco. No aparecieron restos materiales ni humanos de ningún helicoptero ni avión derribado.

En resumén, esta supuesta invasión rechazada y las supuestas importantes pérdidas infrigidas al enemigo, reafirmaron nuestro optimismo y los medios masivos de difusión enfervorizaron al público que vió un fácil triunfo argentino y una gran capacidad de nuestras fuerzas.

1.4. El enemigo replegó sus fuerzas, continuó recibiendo refuerzos y completando sus medios y posiblemente estudiando y evaluando los modos de acción. Es lógico que esta fuerza que había zarpado con urgencia, necesitara un período de análisis y evaluación en el area de operaciones, organizar las fuerzas que se le iban incorporando y además recibir las directivas políticas para la acción. Asi pasaron los días 2 al 4 de mayo sin acciones. Se produce casí simultaneamente el hundimiento del Crucero General Belgrano y el ataque al Aviso Sobral. Ambos hechos muestran al mismo tiempo una buena capacidad para la acción y una moderación en los efectos buscados. Se hundió al Belgrano pero no a los dos Destructores que lo acompañaban. Se atacó al Sobral pero no se intentó perseguirlo y hundirlo como se lo podría haber hecho.

El muy exitoso ataque al Destructor Sheffield permitió a las fuerzas propias y al público aceptar los hechos anteriores. Estos se convirtieron así no en un signo de debilidad sino en un estímulo al espíritu de lucha. El enemigo nos atacó e hirió pero supimos y pudimos vengar nuestros muertos.

1.5. La evidencia del peligro de los submarinos nucleares sumado a la extensión de la zona de exclusión y de la voluntad enemiga de aplicar su capacidad de acción, hizo replegar nuestras fuerzas de superficie. En las sucesivas etapas de este repliege se han tenido evidencias ciertas de la presencia próxima de submarinos enemigos listos a actuar aguas profundas.

1.6. Nuestros submarinos han tenido evidencias del mal desempeño de los torpedos propios. Las oportunidades en que se concretaron ataques se vieron así frustradas, lo que anula este arma por el momento.

1.7. Existen evidencias y otros síntomas del mal desempeño de las bombas utilizadas en ataques aéreos de nuestros aviones. La capacidad de producir daños mediante ataque aéreo a fuerzas navales se evidencia como muy baja pese al elevado costo. Los aviones Super Etendard no tienen capacidad logística para acciones sucesivas.

1.8. Durante los últimos 10 días, el enemigo, lentamente ha ido incrementando su accionar y efectivizando el bloqueo de las islas, naval y aéreo. Ello se demuestra en los siguientes hechos: El ataque al Narwal, la eficiencia en el rescate de los naufragos, y la destrucción del Puma que acudió en su ayuda. Esta acción demuestra capacidad de medios y eficiencia de ejecución. El Narwal interfería su libertad de acción al informar sus movimientos. La persistencia en los ataques a las pistas de Puerto Argentino y de Darwin como medio de anular la capacidad de respuesta al accionar de sus helicópteros y del uso de facilidades para el apoyo logístico. El ataque hoy sábado 15 a la pista aeronaval hasta entonces indetectada demuestra que se ha procedido a un relevamiento aéreo de las instalaciones con medios apropiados. Se realizó una operación nocturna con desembarco de spotters, ataque con helicópteros y retirada sin bajas. El ataque se inició sin que se hubiera obtenido ningún preaviso y el o los buques atacantes se retiraron antes de que fuese posible ninguna reacción desde el continente.

1.9. La acción contra la pista de la estación aeronaval denominada Payanca o Calderon, en la isla Elefante en el extremo noroeste, más la acción anterior en el estrecho de San Carlos, evidencia que el enemigo dispone de información adecuada en tiempo y oportunidad y que puede realizar operaciones nocturnas o con baja visibilidad con eficiencia y bajo riesgo.

1.10. La presencia enemiga se ha ido haciendo más asidua y permanente, lo que sumado a las naturales restricciones meteorológicas hacen el apoyo logístico aéreo reducido y aleatorio.

1.11. La capacidad enemiga de acción aeronaval nocturna y diurna, mediante submarinos de alta velocidad, buques portahelicópteros de ataque, y aviones, hace casi impracticable el aprovisionamiento de las islas por modo marítimo. Los buques con una velocidad no mayor de 16 nudos estarán expuestos durante muchas horas al ataque enemigo, aun al llegar a las propias islas. Si se enviaran simultaneamente varios buques

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO No 89

4.../// estos podrían ser batidos sucesivamente y el porcentual de los que pudiesen arribar se estima sería muy pequeño y las pérdidas en bienes y personal difíciles de aceptar.

1.12. Los daños que hasta el presente se han infligido al enemigo son de difícil apreciación. No obstante, la carencia de evidencias ciertas de bajas, excepto de un avión Harrier y del hundimiento del Sheffield, hacen pensar que las apreciaciones iniciales fueron optimistas. No obstante ello son las que han quedado en el ánimo popular y de gran parte de la propia Fuerza.

2. Análisis de las capacidades retenidas del enemigo.

Este Comando no tiene una apreciación clara de la urgencia política del enemigo en definir la situación. No obstante está claro que ya ha soportado, sin inconvenientes, una duración del conflicto de 45 días. Tambien es un hecho que hay fuerzas aún en etapa de implementación y traslado lo que indicaría una posibilidad de prolongación de las operaciones. Los medios de apoyo logísticos movilizados son de una importancia tal que implica una gran voluntad y capacidad de persistencia.

El apoyo electoral logrado a la política de fuerza parecería permitir al gobierno británico una buena libertad de acción, en particular mientras no se sufran bajas importantes.

El eventual retiro de las sanciones económicas de la CEE a nuestro país, si bien nos favorecería en lo general no implica un cambio en lo militar ni una presión directa contra Inglaterra. El parlamento europeo (político) y la NATO no parece que hicieran objeciones a la duración del conflicto.

En resumen, parecería que el enemigo dispone de una adecuada libertad de acción en cuanto al momento de implementar los modos de acción que hubiere seleccionado.

Este Comando de Teatro retiene como capacidades del enemigo en orden de peligrosidad.

2.1. Mantener y perfeccionar el bloqueo al archipielago haciendo simultaneamente acciones de hostigamiento. Esto podría mantenerlo hasta el agotamiento de nuestra capacidad de resistencia que puede haber sido apreciada por su propia inteligencia.

2.2. Si el anterior no diera resultado o la evolución política así se lo impusiera, realizar desembarcos de magnitud media - 200 a 800 hombres - en zonas no defendidas de las islas y aprovisonarlos en particular mediante acciones nocturnas o con baja visibilidad. Esto le daría, a bajo costo, una presencia efectiva en el archiplielago y un cumplimiento parcial de su misión. Podría así esperar un mayor desga-

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
No 90

5...///

de nuestro potencial total no solo en las islas sino en el continente al producirse combates por el apoyo de ambos contendientes a las propias fuerzas.

2.3. Solo en el caso de necesitar una definición acelerada se intentará un ataque a la zona de Puerto Argentino cuando nuestra propia capacidad de acción esté muy disminuída.

3. Conclusiones

3.1. Se debe mantener una muy actualizada estimación de nuestra situación militar tanto en el archipielago como en el teatro y continente para evaluar correctamente la propia capacidad de negociación. Para ello el Comité Militar debe mantener la situación de este Teatro, del Comando Aéreo Estratégico y de la Reserva Militar.

3.2. Se debe llevar una acción psicológica que destaque la seriedad del compromiso asumido, la magnitud de las fuerzas en oposición, las pérdidas materiales y humanas previsibles y que inexorablemente el conflicto deberá resolverse mediante una solución negociada.

Esta acción se debiera iniciar a la mayor brevedad a fin de lograr que se atenpere el actual sentido triunfalista de algunas manifestaciones que harán más difícil la aceptación por las propias fuerzas y por el público en general, de los sacrificios de la acción militar y/o la aceptación de los términos de la negociación cualquiera ellos sean.

3.3. Evaluar la influencia que para el sostén logístico tienen los apoyos externos para ambos contendientes, en particular de los EEUU para el enemigo y de otros países latinoamericanos para nosotros. En este caso, la factibilidad de que dicho apoyo se concrete en aquellos elementos críticos como aeronaves y misiles.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 91

Esta nota fue entregada a cada uno de los miembros del Comité Militar. Quiero recordar que esto fue antes del desembarco en SAN CARLOS. Aún se tenía cierta capacidad de negociación. Aún se estaba en tiempo para alertar a nuestro público sobre el posible futuro. Militarmente ya no había posibilidad de cambio ni en las islas ni en el continente.

Luego del envío de esta nota se produce el desembarco en SAN CARLOS el 21 de mayo, el 22 viajé nuevamente a Buenos Aires para una reunión del Comité Militar y allí se resolvió relevarme de mis funciones para ser reemplazado por el CEOPECON, Centro de Operaciones Conjuntas, constituído por el señor General de División D. Osvaldo J. GARCIA (Vº Cuerpo), yo, Comandante de Operaciones Navales y el señor Brigadier Mayor D. HELLMUTH CONRADO WEBER, Comandante de Operaciones Aéreas. El Centro tendría sede en Comodoro Rivadavia, actuaría con capacidad ejecutiva sobre toda las fuerzas del Teatro, aéreas del Comando del Brigadier WEBER y de la reserva estratégica del Ejército. Se actuaría por consenso y en caso de disidencia el más antiguo, que era el señor General GARCIA tendría poder de decisión.

Para no dar información al enemigo ni alertar al público interno, el cambio en la estructura de Comando se mantendría reservada.

Se vino a adoptar, así, casi al final del conflicto, la estructura de organización y comando que habíamos imaginado al principio. Allí terminó antes del final del conflicto, mi Comando del Teatro del Atlántico Sur.

Creo que el CEOPECON, u otro similar debió ser creado cuando se decidió la operación MALVINAS. Hubiera tenido tiempo de planear una mejor defensa y en particular una mejor implementación de la logística del Ejército.

No obstante creo también que el resultado no hubiese variado fundamentalmente. No creo que las fallas que se evidenciaron, hubieren desaparecido por mérito a otra organización o a un preaviso algo mayor.

Los condicionantes en la acción y en la decisión.

Las decisiones y acciones que se adoptaron en el Comando del Teatro Atlántico Sur fueron condicionadas por diversos factores que en general ya han sido expuestos, o se trasuntan de lo dicho. No obstante creo importante volver a exponerlos en conjunto pues son factor fundamental para interpretar cabalmente el porqué de muchas decisiones que se adoptaron y también porque hubo otras que no lo fueron.

Hubo varios factores políticos internos, que, si bien podemos estar contestes en que no deberían ser así, son una realidad:

a) El Comando Militar en MALVINAS era responsabilidad del Ejército y sería ejercido por un General. El grueso de la tropa terrestre sería del Ejército.

b) La Fuerza Aérea Argentina no subordinaba sus medios a ninguna autoridad fuera de la propia fuerza.

c) No existe doctrina, adiestramiento ni comunicaciones conjuntas.

d) No existió decisión política de actuar agresivamente hasta después del 1° de mayo. Esto implicó dudas y demoras en el envío de transportes marítimos para no forzar el bloqueo.

e) No hubo preaviso para preparar la defensa de MALVINAS.

f) La Logística del Ejército no tiene capacidad de reacción rápida.

Pero aparte de estos condicionantes, en si importantes, yo diría decisivos, hubo dos más que, menos evidentes influyeron mucho en las decisiones de este Comandante de Teatro, particularmente en cuanto al uso de los medios navales. Ellos fueron:

a) La presencia de submarinos de propulsión nuclear con buena información satelitaria.

b) La amenaza de una acción chilena simultánea o inmediatamente posterior.

De ambos hechos teníamos suficientes evidencias durante el conflicto y posteriormente elementos probatorios de la corrección de la evaluación efectuada de la información que entonces dispusimos.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 93

La presencia de submarinos enemigos.

Con respecto a los submarinos de propulsión nuclear es importante establecer determinadas precisiones.

De estos buques existen dos grandes tipos. Los submarinos destinados a ser plataformas de lanzamiento de proyectiles estratégicos de cabeza nuclear y los llamados de ataque.

Los primeros, no son los que nos preocupaban, pero por ser los más conocidos, tanto por su carácter, como por haber sido los primeros, son los que están en la mente de los no estudiosos del tema.

Los submarinos nucleares de ataque, son de concepción más reciente y no hay un concepto universal para su uso.

Los rusos los tienen previstos para un uso convencional contra el tránsito márítimo. Consecuentemente con ello, tienen muchos.

Los americanos y los franceses, los tienen concebidos como antisubmarinos.

Los ingleses, los han concebido como auxiliares de la Flota de superficie, fundamentalmente para utilizarlos como piquetes.

Los submarinos convencionales, aún los más modernos no pueden ser utilizados en esta tarea por su pobrísima velocidad de tránsito. Los nucleares han superado esta limitación. La segunda limitación son las comunicaciones. El submarino necesita ser discreto y por lo tanto está restringido en sus comunicaciones.

Las ventajas del submarino como piquete son evidentes. Es dificilmente atacable por las fuerzas enemigas como lo sería un piquete de superficie y puede dar alarma sin ser detectado.

Lo concreto de todo este análisis es que los ingleses son los únicos occidentales que han dado más peso a los submarinos de ataque que a los misilísticos.

La posibilidad de la presencia en el conflicto de submarinos enemigos la previmos desde el primer momento, cuando planeábamos la reconquista. Evidencias posteriores de la existencia de esos submarinos, tuvimos muchas. Desde la propia información periodística enemiga, la de los buques de la Flota de Mar, los pesqueros en misión informativa, nuestra gente en Gritviken, contactos de la aviación naval, el hundimiento del BELGRANO.

Es necesario dejar claro que ningún buque argentino, de guerra ni mercante es capaz por su velocidad, de escapar a la caza de un submarino nuclear británico. Cuando estos submarinos ven reforzada su propia capacidad de detección por otros medios, tales como la información aérea o satelitaria, los convierten en un arma implacable. De esta combinación tuvimos evidencia por lo pasado en el viaje del SANTA FE a GRYTVIKEN.

Han existido, y seguirán existiendo teorías de que se debía haber arriesgado más con los buques de superficie. Quien esto dice o piensa ignora hechos reales.

La capacidad de la combinación: información, más velocidad de desplazamiento de un submarino nuclear.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO No. 34

La incapacidad de las Fuerzas Navales Argentinas para detectar y atacar un submarino nuclear.

La necesidad de preservar los buques ante la amenaza del conflicto regional con Chile.

Durante el conflicto, tanto el Comando en Jefe de la Armada como el Comité Militar, aprobaron los planes. No obstante la Flota estuvo en el mar, perdió al BELGRANO y posteriormente se mantuvo como un factor de amenaza lejana. Es decir se hizo más de lo que se había dicho.

En un momento dado el señor Jefe de Estado Mayor sugirió un empleo distinto de la Flota. Envié al señor Contraalmirante ALLARA, Comandante de la Flota, a Buenos Aires. Quedó eliminada la sugerencia..

En los últimos tramos del conflicto cuando se habían agudizado los problemas logísticos del Ejército y se perfilaba la derrota hubo sugerencias del envío de muchos buques mercantes simultáneos pero dispersos.

Parecía que así, aún a costa de la pérdida de varios se podría asegurar la llegada de algunos.

En teoría esto es cierto. Faltaría establecer el costo de efectividad de la maniobra. Pero no nos olvidemos además que, una vez llegados al archipiélago, estos buques necesitaban llegar a Puerto Argentino para descargar. El RIO CARCARAÑA, nunca pudo completar su descarga. De que hubiese valido entonces el 15 de mayo por ejemplo, enviar 10 buques cargados, perder 5 en la travesía y hacer que los otros 5 llegaran a las Islas y quedaran luego en una caleta sin descargar.

Si eso mismo lo hiciéramos con buques de combate y hubiéramos enviado todos los destructores y corbetas (en total 8) y llegaban 4. ¿Qué harían estos buques allá?. ¿Con qué se reaprovisionaban?. ¿Qué defensa antiaérea tendrían?. ¿Qué combate naval iban a librar?. O sea perderíamos el 50% de la Flota antes de llegar (y 1000 hombres) y luego el otro 50% en las caletas, ¿para qué misión?. Suponiendo que hubiésemos llegado en algún caso a un combate singular entre buques similares y hubiésemos hundido 2 o 3 buques ingleses tipo similar, ¿hubiese cambiado ello el desarrollo del conflicto?. ¿Teníamos alguna posibilidad con el envío de esos destructores o corbetas de hundir o dañar o rechazar a los portaaviones enemigos?. No.

Mi decisión, aprobada por mis superiores fue preservar a la Flota de un holocausto inútil. No he tenido ninguna opinión diferente que haya resistido a un análisis profesional serio. Sí hay opiniones e ideas diferentes de legos en la materia o de profesionales que las emiten sin un análisis razonado y serio de los elementos en oposición.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 95

La amenaza chilena.

Desde que recibimos la orden de planificar la reconquista de MALVINAS, se nos planteó el interrogante de la actitud chilena. Chile podría aprovechar la oportunidad del aferramiento de las fuerzas propias para definir a su favor el conflicto austral. Esto era posible aún cuando políticamente parecía poco probable

Sí era evidente que un desgaste excesivo de las fuerzas propias en el conflicto MALVINAS nos podía producir un desbalance irrecuperable para una futura confrontación con Chile. Esto era particularmente válido para la Armada y la F.A.A. y no para el Ejército.

Cuando elevamos los documentos iniciales DENAC 1°y Plan Esquemático, el tema Chile estuvo expresamente citado.

El mismo 2 de abril, la escuadra chilena fue alertada y comenzó su desplazamiento al sur. Existieron numerosos indicios e informaciones de los aprestos chilenos.

El Comando Superior de la Armada, tanto el señor Comandante en Jefe como el Jefe del Estado Mayor, en sucesivas oportunidades llamaron la atención a este Comando sobre la necesidad de no desguarnecer nuestra capacidad de rechazo en el sector austral.

Resultado de todo esto fue:

Con respecto a la I.M. decidí dar prioridad al caso MALVINAS. Por ello se envió allá lo mejor, es decir, al BIM5 y todos los refuerzos necesarios. Para paliar esta pérdida de poder se transfirieron a la Isla Grande, los BIM 3 y 4 y finalmente los remanentes de la Fuerza 1.

Estos BIM1 y BIM2 quedaron como reserva alistada tanto para su utilización inmediata en el marco regional como en MALVINAS. No fueron colocados a disposición de COARENAUSTRAL pese a estar en Río Grande.

Se movilizaron preventivamente en sus asientos habituales los BIM 6 y 7.

Este también fue un factor importante, aunque no el único para no disponer el envío a MALVINAS de las lanchas rápidas. Estas quedaron en la Isla de los Estados.

Aprecié y aún mantengo la opinión que la pérdida del portaaviones, o de varias unidades de superficie como destructores o corbetas, hubiesen significado una pérdida irreparable para la evolución del conflicto austral. Ya sea que en un futuro más o menos próximo tengamos que llegar a la acción militar con Chile, o que se mantenga la amenaza de la fuerza para el mejor desarrollo de las negociaciones diplomáticas, el desbalanceo del poder naval (o aéreo), haría que el conflicto austral se definiera a favor de Chile, sin capacidad alguna de modificación por nosotros.

Era vital preservar los medios de una pérdida inútil o que no diera réditos positivos.

La utilización de las Lanchas Rápidas.

Uno de los medios navales que aparecen como más factibles de ser utilizados en el caso MALVINAS, son las Lanchas Rápidas. Indómita e Intrépida.

Una vez más, las opiniones profanas, o la de profesionales que opinan sin un análisis profundo, arriban a conclusiones diferentes a las de un estudio serio.

Ordené al señor Contraalmirante ZARATIEGUI, Comandante del Area Naval Austral, de quien dependen orgánicamente esos medios un estudio. El Comandante de la Agrupación Capitán de Fragata D. Osvaldo H. CERIANI estaba en el segundo año de Comando y tiene el mejor concepto de sus superiores para ese cargo. Había acumulado durante 1981 experiencia en sucesivos operativos con buques de la Flota en áreas insulares.

Su opinión, escrita, fue contraria al envío a MALVINAS.

El Jefe del Estado Mayor del C.O.N. Contraalmirante D. Angel María RODRIGUEZ, primer Comandante de esas unidades, que las recibiera en Alemania, de quienes tienen la mayor experiencia en este tipo de unidades, también consideró no factible ni aceptable la transferencia a MALVINAS de estas unidades.

Los factores determinantes para estas opiniones son:

No existe en Puerto Argentino, ni en ningún lugar del archipiélago, sostén logístico adecuado para estas embarcaciones. Su necesidad de apoyo es constante. No había posibilidad de implementarlo.

El combustible necesario, en calidad y ubicación no existía en las islas ni era transportable luego de iniciado el conflicto.

Las lanchas no tienen capacidad antiaérea ni existen refugios adecuados en las islas vista la superioridad aérea enemiga.

El enemigo tenía, a partir del 1º de mayo, una capacidad de detección por fotografía aérea, infrarrojos, etc. que impedía el enmascaramiento de las unidades propias.

La única arma contundente de estas lanchas, el torpedo filoguiado, no era el arma apropiada en ese ámbito geográfico y además no era confiable como lo demostró en los submarinos.

Las lanchas constituyen en el ámbito del canal de Beagle y aledaños, un factor militar importante.

El uso de armas no previstas.

Como he expresado reiteradamente, este Comando no tuvo oportunidad de prepararse para la defensa de las Islas. Cuando recibió el Comando, el conflicto ya estaba iniciado.

Varios grupos iniciaron estudios de utilización de medios o armas no convencionales.

De ellos prosperaron los siguientes:

Torpedos navales a ser lanzados por aviones de la Fuerza Aérea Argentina. No creímos que fuera apto no obstante se les dió la mayor colaboración, se lanzaron varios torpedos en forma experimental. No se llegó a su utilización operativa.

Minado con submarinos. Se trató de apurar la disponibilidad de la mina Medusa. No se la dispuso durante la duración del conflicto pese a las gestiones y esfuerzos realizados.

Minado aéreo. Se hicieron los planes, se preparó el material. No se dispuso de la capacidad de aviones, ni de la oportunidad táctica. de concretarlo.

Realización de golpes de mano en la retaguardia enemiga, ya sea en SAN CARLOS o en DARWIN mediante la utilización de las agrupaciones de Buzos Tácticos y Comandos Anfibios. Se planificó la operación y se estuvo listo a realizarla a partir del 1°de junio aproximadamente. El Comandante de los Buzos Tácticos Capitán de Corbeta D. ALFREDO R. CUFRE viajó a MALVINAS para ajustar los detalles. El transporte estaría a cargo de dos helicópteros Chinook, únicos remanentes. Uno del Ejército y otro de la Fuerza Aérea Argentina. Serían complementados con un Sea King naval. La operación preveía un salto inicial del continente a Puerto Fox en MALVINAS y luego desde allí, en el momento oportuno atacar DARWIN. Los helicópteros vinieron desde MALVINAS a GALLEGOS y nunca estuvieron listos para hacer la operación que se frustró, por carencia de transporte adecuado.

La utilización terrestre de Exocet navales. Cuando los buques regresaron a aguas poco profundas luego de las acciones del 1°y 2 de mayo, decidí el desembarco del grupo aéreo embarcado para su utilización desde el continente y parar al A.R.A. "SEGUI" que no había podido actuar por sucesivas averías.

Un grupo técnico de la gente del Taller de misiles comenzó desde el primer momento a estudiar la posibilidad de implementar un sistema para lanzar Exocet desde tierra. Las dificultades técnicas a resolver eran muchas y complejas. Había problemas de concepción, diseño y control, pero también prácticos de montaje. Se hicieron múltiples esfuerzos, pruebas, trabajos y finalmente se llegó al resultado deseado. El sistema estuvo disponible a fines de mayo. Se le dió máxima prioridad en el transporte. Se enviaron aviones C-130 especiales a Espora para llevar el conjunto a Comodoro Rivadavia. Desde allí se los trasladó a MALVINAS desplazando víveres y otra munición. Se requirió más de un vuelo C-130 de los poquísimos que se realizaron en los últimos días.

Se lanzaron 3 misiles. Los dos primeros fallaron, el 3 obtuvo un impacto en una fragata enemiga.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
No 98

Este éxito fue el resultado del esfuerzo de ciencia y abnegación de un grupo de gente del Taller de Misiles a cargo del señor Capitán de Fragata D. Julio Marcelo PEREZ, pero también de una decisión de los comandos responsables de la Flota de Mar, y del Teatro de asignarles medios humanos y materiales para el trabajo, de adoptar la decisión de desarmar un buque sin tener la certeza del éxito del proyecto y finalmente del CEOPECON de darle prioridad al traslado cuando no estaba entre las requeridas por el Comando MALVINAS.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 99

Desinteligencias con el Comando Naval en MALVINAS.

Ya he expresado las razones que me impulsaron a requerir el envío de un Contraalmirante a Puerto Argentino. Cuando se lo designó al señor Contraalmirante D. Edgardo OTERO concurrió a Puerto Belgrano, se interiorizó de todo lo actuado hasta ese momento, y se le dieron las directivas que consideré adecuadas. Partió hacia el archipiélago sin formular objeciones, planes alternativos, ni presentar ideas de acciones o medios a implementar.

Las directivas que se le impartieron fueron en esencia de tratar de influenciar en la conducción local, es decir en el General MENENDEZ, para que se adoptaran las medidas que se le habían impartido tanto en el plan esquemático como en la directiva para el uso de las fuerzas terrestres.

Reiteradamente y aún en forma agresiva pidió el ataque aéreo a las fuerzas navales enemigas y en particular a los portaaviones. Aquí en Puerto Belgrano tanto en este Comando como en el Comando de la Aviación Naval teníamos el mismo deseo. De allí a llevarlo a la práctica era otro problema.

Debo recordar que al iniciarse el conflicto los Super Etendard no estaban operativos. Se realizó una verdadera proeza técnica operativa y se los alistó. Se gestionó y obtuvo de la Fuerza Aérea Argentina la concurrencia a Espora de un avión KC y se hicieron prácticas de reabastecimiento en vuelo totalmente inéditas. Se trasladó toda la escuadrilla de Super Etendard, con todo su apoyo logístico a Río Grande, pese a la saturación de la Base.

Se mantuvo a la escuadrilla en Río Grande pese a las variadas alarmas de ataque inglés, ya sea aéreo, naval o de saboteadores a ese lugar. Durante muchas noches consecutivas se dispersaron los aviones en la ruta 3 para sustraerlos al ataque enemigo. Se prefirió correr el riesgo de dejarlos allá a fin de tenerlos disponibles para su empleo.

Durante este tiempo desde el Comando en Jefe de la Armada se dispuso el repliegue para preservalos. Bajo mi responsabilidad me opuse a ello. La Fuerza Aérea Argentina replegó sus aviones en más de una oportunidad ante la inminencia de un ataque al continente. Quiero con esto evidenciar la obstinación y el esfuerzo que se puso en la tarea de concretar el mejor empleo de estos aviones. El Contraalmirante OTERO con total desconocimiento de las circunstancias, pedía hasta en forma desconsiderada el ataque aéreo. Solo justificaba su insistencia el estar bajo el ataque enemigo.

El empleo dado a los únicos 5 misiles Exocet AM 39 y los éxitos con ellos obtenidos avalan el criterio de su utilización y desvirtúan las críticas que desde Puerto Argentino realizó el citado oficial.

El atacar a una formación naval enemiga que estaba a casi 400 millas del aeropuerto de despegue, era una operación técnicamente casi imposible.

La ruta a seguir debía ser rasante y no directa. Ello imponía como mínimo dos reabastecimientos en vuelo, con las consiguientes coordinaciones para obtener los KC de la Fuerza Aérea Argentina. Esta a su vez los necesitaba para sus propios aviones.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 100

El Súper Etendard necesita una preparación previa al vuelo en tierra prolongada. Todo ello implica que desde que se adopta la decisión de lanzar un ataque hasta que se llega al lanzamiento (en estas distancias) pasan no menos de 4 horas. Esto sin contar ningún tiempo muerto de coordinaciones o esperas.

El avión, necesita además un dato suficientemente preciso pues no tiene capacidad de búsqueda. Recordemos que vuela rasante y que su radar es de ataque. Por lo tanto, un punto dato impreciso y con una antiguedad de varias horas es inaprovechable.

Los puntos datos que nos daban de MALVINAS eran apreciados en base al lugar de pérdida de detección en sus pantallas radar de los aviones enemigos y no de la de detección de los buques en si mismos. Necesitábamos confirmar la información de MALVINAS con alguna otra. Así se lanzaron los ataques y así fueron exitosos. En MALVINAS no sabían, ni teníamos porqué informarles de los ataques frustrados, de las falsas salidas.

Con respecto al ataque con los medios aéreos de la Fuerza Aérea Argentina, que ellos también cuestionaban en varios sentidos, nuestra intervención se veía limitada por la no subordinación de esos medios.

En más de una ocasión llegué a llamar al señor Almirante ANAYA para que se comunicara con el Brigadier LAMI DOZO.

El señor Almirante OTERO no conocía estos factores, algunos de los cuales los debería haber conocido o intuído, y reclamaba por radioteléfono y por mensajes navales un mayor apoyo aéreo.

Otra diferencia de opinión se manifestó con la apreciación de resultados de las acciones propias. Cuando se produjo el ataque inglés del 1°de mayo, desde MALVINAS nos llegó un cúmulo de información. De entre ella, las más destacadas fueron: habían sido derribados, con certeza, dos Harrier por fuego A.A. propio. Además varios más probables y otros por acción de la Fuerza Aérea Argentina. De aquellos dos dados por ciertos, uno por lo menos había caído en tierra (en el basural) y se había visto la eyección del piloto y se lo estaba buscando. Ante reiterados pedidos nuestros se confirmó el hecho, con las precisiones antes expresadas. En la realidad nunca apareció ningún resto de máquinas ni pilotos. Creo que esos derribos no existieron.

Ese mismo día se nos aseguró del helidesembarco inglés. También a mi requerimiento se hicieron sucesivos rastrillajes en días posteriores y sin encontrar evidencia de tal desembarco. Todo ello me hizo dudar en los sucesivo de las informaciones provistas desde MALVINAS, no obstante lo vehementes y promisorias que fueran.

Por el contrario, nunca nos llegaron desde MALVINAS, ni del General MENENDEZ, ni del Contraalmirante OTERO, ni antes del Capitán MOZZARELLI, pedido de directivas,precisiones u órdenes, como así tampoco información de problemas o dificultades.

Lo único que se requería, como antes he expresado, era mayor apoyo naval y aéreo. En lo que hace al naval, no estaba en los planes, y en las visitas a MALVINAS reiteradamente expresé que cuando comenzara el ataque estarían solos.

FOLIO N° 101

La información de la situación en MALVINAS, provista por las autoridades allá establecidas siempre fue optimista. Hay constancia de ello en varios mensajes y también en las radio conversaciones. Sólo por viajeros, como el Capitán CUFRE, obteníamos noticias menos halagüeñas. Además de nuestra propia intuición. Creo que el oficio que el 15 de mayo elevé al Comité Militar es suficientemente elocuente.

La situación logística también fue producto de controversias. Las fuerzas navales, en general, no tuvieron problemas logísticos. Ello fue producto de las previsiones adoptadas en tiempo y de la existencia y acción de los aviones navales de transporte.

La Fuerza Aérea Argentina, tampoco tuvo problemas logísticos serios. El problema fúe el Ejército, Los abastecimientos más críticos parecían ser, víveres, munición y combustible, en ese orden. Quiero dejar expresa constancia que, aunque esa era una responsabilidad de cada Fuerza, por su influencia sobre las operaciones me preocupaba.

En ningún momento el nivel de víveres bajó de 8 días. Este fue el momento más crítico. ¿Porqué entonces hubo tantos soldados mal nutridos, a niveles realmente trágicos? Básicamente no por falta de víveres sino de organización, conducción del personal, y adecuación de medios de confección y distribución. Es decir, que si el nivel de existencia de víveres hubiere sido mucho mayor, el problema de soldados mal aprovisionados y nutridos también se hubiese producido.

Munición nunca llegó a faltar. Sólo hubo un momento, al final en que faltó munición de 155 mm. Estas fueron armas que se llevaron a último momento, vía aérea. El Comando MALVINAS no lo había previsto pese a que estaba expresamente dicho en las directivas iniciales del Teatro.

Cuando ya la posibilidad de aprovisionamiento a las Islas era crítico, tanto por el bloqueo naval como por la acción aérea inglesa, se ordenó a MALVINAS que se consolidaran los requerimientos de transporte. Es decir, reiteramos lo que había sido una de las primeras directivas. El responsable en MALVINAS, es decir el General MENENDEZ, debía dar prioridades de transporte y la Fuerza Aérea Argentina, transportar lo que se le ordenaba.

Pasó casi una semana durante la cual diariamente insistíamos con el tema. Hablé reiteradamente con el General MENENDEZ y con el Contraalmirante OTERO. Finalmente recibí un mensaje naval de OTERO con los requerimientos navales: ¡No se había consolidado nada! El mensaje del día 6 de mayo requería 20 contenedores, para la Armada. Es evidente que el trabajo fue hecho con dedicación y el contenido bien estudiado, pero con poco sentido de la realidad. ¿Cómo se enviarían 20 contenedores a MALVINAS? Poco después, el 11 de mayo el Ejército requería 100 contenedores y la Fuerza Aérea Argentina otros 20 similares a los de la Armada. El pedido de transporte se hizo al Estado Mayor Conjunto. El resultado de todo este trabajo fue nulo. Nunca fue ningún contenedor. Me hace la impresión que ni las autoridades en MALVINAS, incluidos el Contraalmirante OTERO, ni las de Buenos Aires tenían a mediados de mayo conciencia de la superioridad aeronaval británica en el área alrededor de MALVINAS. Recordemos que para entonces ya se habían producido los ataques del 1° de mayo, el hundimiento del A.R.A. "BELGRANO", el ataque al A.R.A. "SOBRAL", los ingleses dominaban el Estrecho de SAN CARLOS.

FOLIO No. 107

Los movimientos de buques de ELMA los reguló el Estado Mayor Conjunto bajo directivas expresas del Comité Militar. El único buque que cruzó luego del establecimiento de la zona de exclusión, fue el CARCARAÑA. Nunca se autorizó otro viaje. Creo que a partir del 1° de mayo, si se lo hubiera intentado no hubiera llegado y si hubiese llegado al archipiélago no hubiera podido desembarcar la carga pues hubiese sido hundido por ataque aéreo.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 107

Los pesqueros como transportes

Cuando la aplicación del bloqueo se fue haciendo estricta y parecía, entre el 15 y 20 de mayo que el modo de acción inglés sería rendirnos por hambre, empecé a aguzar el ingenio para aprovisionar a MALVINAS. Repito que esa no era mi responsabilidad pero si era mi interés.

Se me asignaron tres pesqueros. Los tripulamos con tripulación militar. A los dos más pequeños (de 250 a 350 toneladas de porte) los cargamos con munición debajo y víveres encima. Esto se hizo así para que en un ataque con straffing no volaran. Me negué a que se los cargara con combustible. Se previó una derrota hasta Isla de los Estados para luego seguir al este y finalmente llegar a MALVINAS de sur a norte. La velocidad era de unos 13 nudos o sea que deberían hacer una derrota peligrosa de unas 15 horas. Luego caletear y tratar de pasar desapercibidos.

Lo designé al Capitán de Navío D. Guillermo Enrique ESTRADA a Cargo de la maniobra. Se estableció en Río Grande. Se coordinó apoyo aéreo de la Aviación Naval (quedaban 2/3 A4Q) disponibles y de los DAGGER de la Fuerza Aérea Argentina. Tenía previsto también el rescate con el A.R.A. "BAHIA PARAISO". Creía que la posibilidad que llegara era mínima pero no podíamos rendirnos por hambre.

Entonces se creó CEOPECON. Zarparon los pesqueros de Puerto Deseado para San Juan de Salvamento y fue entonces que pudimos aprovisionar a MALVINAS con 300 toneladas de víveres llevados por el A.R.A. "BAHIA PARAISO".

Suspendí el viaje de los pesqueros que quedaron en la Isla de los Estados hasta el fin del conflicto. Luego del BAHIA PARAISO también el IRIZAR llevó víveres, combustible, medicamentos y correspondencia. La munición cargada en los pesqueros nunca llegó a hacer falta.

El contraataque planeado por MALVINAS

Luego del desembarco inglés en SAN CARLOS y de la pobre efectividad que tuvo la FUERZA AEREA ARGENTINA para impedirlo, la suerte de la Guarnición MALVINAS estaba definida.

El desembarco en SAN CARLOS se inició al anochecer. El primer día fue crítico para ellos. Fueron descubiertos y atacados por el Aermacchi del señor Teniente de Navío D. OWEN G. CRIPPA.

Durante ese primer día fueron atacados por la Fuerza Aérea Argentina y por los A4Q navales. El segundo día no hubo ataques aéreos. Ya después de ello, los ingleses habían establecido una eficiente defensa antiaérea. Los movimientos de los buques eran nocturnos.

El plan del Ejército era estático. Realmente para entonces no tenían capacidad de desplazamiento. Habían muy pocos helicópteros. Una marcha terrestre era descartable por el tipo de terreno pero más aún por el estado físico y moral de la tropa.

Se previó y así sucedió, que el primer objetivo inglés sería DARWIN. Para entonces se creó el CEOPECON. Se produjo el ataque y fulminante caída de ese pretendido punto fuerte.

El General MENENDEZ envió a su Jefe de Estado Mayor General DAHER a Comodoro Rivadavia para conversar y cambiar ideas con nosotros. ¿Cuál podía ser la forma de cambiar la suerte del conflicto?.

El General DAHER trajo una serie de ideas en general del Contraalmirante OTERO para que las implementáramos. Evidentemente ya habían sido olvidadas las palabras de un mes atrás cuando se dijo que MALVINAS sería otro Alcazar de Toledo, que era inexpugnable y que tenía bien en claro que sólos serían capaces de resistir.

Transcribo lo recibido desde MALVINAS.

El A.R.A. "BAHIA BUEN SUCESO" se encontraba en Puerto FOX, varado de popa y abandonado por su tripulación. Luego de ello había sido repetidamente atacado con cañones y cohetes. ¿Cómo pensaba el Almirante OTERO que podía yo hacer para zafarlo de su varadura y reparar hélices y timones?. En el supuesto caso que todo eso fuera factible, había que embarcar allí el RI 25, cruzar el estrecho de San Carlos llegar luego de varias horas de navegación a una caleta de la Isla Soledad, desembarcar los 1000 hombres del Ejército y luego éstos marchar entre 40 y 60 km. para atacar DARWIN.

¿No eran concientes que la tropa del Ejército no era capaz de marchar ni 10 km?. ¿Cómo se produciría el desembarco de esos 1000 hombres.?. ¿Cuál era la protección antiaérea para esa operación en área bajo absoluto dominio enemigo?.

Es evidente que quien todo esto planteaba estaba totalmente alejado de la realidad de las posibilidades operativas. Pero además de ello: ¿porqué, si lo consideraba factible, no lo disponían ellos?. Todos los medios los tenían asignados. Nada tenían que pedir al CEOPECON.

FOLIO Nº 105

Con respecto al envío de destructores y corbetas sin ser tan evidente, la irrealidad es similar. Teníamos evidencia de la presencia submarina. Los movimientos de nuestros buques eran conocidos con anticipación suficiente. Con esa ventaja y la velocidad de los submarinos podían posicionarse en tiempo. Además el punto de arribo estaba claramente fijado. No tenían nada más que esperarnos allá. Si hubiéremos zafado del peligro submarino, nuestros buques deberían enfrentar el peligro aéreo. Es de suponer que los Sea Harrier, con adecuada dirección táctica y adiestramiento naval serían más eficientes que los aviones de nuestra Fuerza Aérea Argentina. Si también salían airosos del ataque aéreo debían enfrentarse con similares o superiores buques ingleses. Finalmente si todo ello era obviado exitosamente, llegaban al Estrecho de SAN CARLOS para hacer fuego naval sobre objetivos terrestres. Nunca supimos la ubicación de los blancos a batir. Por lo tanto, después de tantas peripecias los buques no sabían a que tirar. Por último, es interesante destacar que la mayor parte de los blancos posibles, tanto en la Bahía de SAN CARLOS como en DARWIN, están fuera del alcance de la artillería de un buque que navegue por el Estrecho.

Nosotros sabíamos, los que estaban en MALVINAS no, de los problemas de nuestros submarinos.

Antes de que nos llegaran estas sugerencias de acciones ya habíamos planeado y comenzado a ejecutar las previsiones para el empleo de los Buzos Tácticos y Comandos Anfibios que se frustraron porque finalmente no se dispuso de los helicópteros Chinook.

Las acciones sugeridas por MALVINAS las consulté con mi Estado Mayor y con el Almirante ALLARA, pues me parecía tan alejadas de la realidad que tenía temor de ser yo el desubicado.

En resumen, creo que ese conjunto de sugerencias no resiste un análisis profesional. Fueron sólo justificables como el producto de quien estaba afectado por la presión de los acontecimientos y sin contacto con la realidad y la inteligencia de la situación.

Las comunicaciones y la guerra electrónica

Cuando se recibió la orden de ejecutar la operación Malvinas, a fines del mes de marzo se dispone una reunión de Comunicaciones en el COMANDO DE LA FLOTA DE MAR con la presencia de integrantes de las tres Fuerzas Armadas, en donde se coordinan los lineamientos básicos de comunicaciones, y elementales medidas para evitar interferencias mutuas para la RECONQUISTA de las ISLAS MALVINAS. Estas coordinaciones, y las instrucciones generales manuscritas impartidas por COFLOMAR fueron los documentos básicos que orientaron las comunicaciones y Guerra Electrónica en esa primera fase, posibilitando el logro de los objetivos fijados.

Ante la creación del COMANDO DEL TEATRO DE OPERACIONES ATLANTICO SUR y la necesidad de elaborar un Plan de Operaciones Esquemático para la defensa de las islas, se establecen los lazos con FUERZA AEREA y EJERCITO para formular las bases de las Instrucciones de Comunicaciones Conjuntas tras lo cual surge el Anexo correspondiente al citado Plan de Operaciones y que fuera aprobado por los Oficiales de Enlace respectivos.

El devenir de los acontecimientos y la superposición de jurisdicción con el CODASUR hizo necesarias sucesivas reformas a las Directivas de Comunicaciones, particularmente en lo que respecta a las medidas para evitar interferencias mutuas, lográndose en la primera quincena del mes de mayo llegar a un total acuerdo en dicho aspecto, materializado en el CAMBIO Nº 1 al Plan Esquemático, que se elabora en base a la DIRECTIVA Nº 2 del CODASUR.

En lo que respecta a las comunicaciones tácticas terrestres, dicho aspecto se deja totalmente librado a las coordinaciones entre los Comandos dentro del AREA TERRESTRE MALVINAS.

Para las operaciones del Teatro, las comunicaciones operativas se llevaron a cabo dentro del ámbito y con personal y equipo de la ARMADA, con excepción de algunas líneas telefónicas y telegráficas dentro del continente con Comandos paralelos en las otras dos Fuerzas Armadas.

Las primeras, y dentro de la faz Naval y de Infantería de Marina, se llevaron a cabo sin mayores inconvenientes. En lo que hace a la parte Aeronaval, dado su mayor despliegue, su relación con la Fuerza Aérea, y los sucesivos cambios de asiento y dependencia, se debió improvisar estaciones, operadores, y sistemas, que la expuso a mayores posibilidades de vulnerar Doctrina, Procedimientos y aspectos de Seguridad.

En lo que hace a las comunicaciones Conjuntas, las Coordinaciones Tácticas y Logísticas se vieron seriamente restringidas y en muchos casos vulneradas debido a la carencia de material criptográfico y sistemas de Comunicaciones compatibles, y la falta de adiestramiento general en Comunicaciones para la acción Conjunta.

A modo de conclusión quedaron claramente demostradas las bondades de un Sistema de Comunicaciones Navales que funciona en tiempo de paz, pensado y adiestrado para tiempo de guerra, como es en grandes rasgos el Plan Nº 1 y Nº 2 de la PCN-4 con sus Estaciones, Sistemas asociados y personal.

La logística de Comunicaciones, mientras se condujo dentro de los lineamientos de los planes en vigor, se desarrolló sin ningún inconveniente, ENTEL posibilitó los enlaces físicos que se fueron solicitando y con la perentoriedad que le fue requerida en cada caso, lo que evidenció organización, ductilidad y predisposición por parte de la Empresa Estatal.

El devenir de los acontecimientos obligó posteriormente y a partir de la segunda quincena de mayo en particular, a la improvisación de estaciones de

comunicaciones o a modificar las ya existentes, incrementando su capacidades según los requerimientos operativos; ello fue satisfecho en la lógica medida de las posibilidades que el acopio de material electrónico permitió, y la modificación cumplió su cometido de acuerdo a la capacidad y conocimientos técnicos del personal que sugirió y/u operó posteriormente el sistema.

La DIRECCION DE ELECTRONICA NAVAL y en particular los TALLERES DE ELECTRONICA, cumplieron olgadamente con sus funciones específicas, y en algunos casos, mas allá de sus posibilidades cuando se trató de la puesta en servicios de Unidades Operativas, lo cual demuestra la capacidad y espíritu del personal Técnico que los integra.

En general la logística de Comunicaciones pudo satisfacer los requerimientos operativos, en tanto y en cuanto estos obedecían a previsiones o improvisaciones lógicas, superando las posibilidades materiales, técnicas y de transporte, merced a la cadena logística establecida.

ASPECTOS DE GUERRA ELECTRONICA

Si bien la Armada tiene en vigor el PLAN DE GUERRA ELECTRONICA "GUEPARDO", este no se adaptó al conflicto y por lo tanto fué descartada su puesta en ejecución.

La necesidad de la implementación de un nuevo plan de guerra electrónica se evidenció a partir del inicio de las operaciones bélicas de defensa. Este aspecto no previsto en la planificación de la operación, quedó librado inicialmente a la iniciativa individual de cada unidad. Ante la evidencia de esta necesidad, de contar con información actualizada, a nivel estratégico operacional, el Comando del Teatro ordenó la creación de un Centro de Guerra Electrónica, la elaboración de un Plan de obtención de información y la coordinación del esfuerzo con las otras dos Fuerzas Armadas.

La actividad desarrollada en esta área fue a nivel de guerra electrónica "de comunicaciones".

La información extraída de las intercepciones de las comunicaciones del enemigo brindaron en general información de operaciones realizadas, no pudiéndose obtener información táctica vital.

La evaluación de los resultados obtenidos en función de los esfuerzos realizados son "poco satisfactorios" por la falta de preparación, conocimiento, equipamientos adecuados y fundamentalmente por lo tardío del esfuerzo. Debe considerarse como muy positiva la experiencia adquirida lo que debe capitalizarse en esta área tan importante táctica como estratégica en toda actividad militar.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 1091

ASPECTOS LOGISTICOS DE LA OPERACION MALVINAS EN EL AMBITO DEL COMANDO DE OPERACIONES NAVALES.

La operación de reconquista de las islas del archipiélago Malvinero no presentó ninguna dificultad logística y los componentes intervinientes obtuvieron sus efectos logísticos en forma normal a través de los canales naturales de la Armada, por otra parte no fueron ellos excesivos ni extraordinarios.

Producida ella y cuanto se considera que Gran Bretaña intervendrá militarmente, se decide proceder a la defensa total de las islas. Los documentos producidos indican que cada Fuerza Armada será responsable de su propio sostén logístico y el Estado Mayor Conjunto coordinará el transporte de efectos y se encargará de la obtención y entrega de los combustibles líquidos.

Al crearse el Teatro de Operaciones del Atlántico Sur, en consecuencia, no se implementa una Central Logística única en su ámbito sinó que, las Centrales Logísticas que se montan se emplean prácticamente en su totalidad para atender las necesidades de la Armada. Ellas fueron:

CENTRAL LOGISTICA DEL COMANDO EN JEFE DE LA ARMADA (Bs.As.).
CENTRAL LOGISTICA DEL COMANDO DE OPERACIONES NAVALES (Pto. Belgrano).
CENTRAL LOGISTICA DEL AREA NAVAL AUSTRAL (Base Naval Ushuaia).

La Central Logística del COMANDO DE OPERACIONES NAVALES contó con el apoyo del:

ARSENAL PUERTO BELGRANO
CENTRO COORDINADOR LOGISTICO ESPORA
CENTRO COORDINADOR LOGISTICO INFANTERIA DE MARINA
INTENDENCIA DE LA BASE NAVAL PUERTO BELGRANO

Sus tareas genéricas fueron la obtención, traslado y entrega a los usuarios de sus requerimientos.

La tarea particular de BUENOS AIRES fué además de la general, las adquisiciones en el extranjero y en el país y las coordinaciones logísticas de alto nivel con el ESTADO MAYOR CONJUNTO y las otras Fuerzas Armadas.

Como síntesis de su actuación puede decirse que dió cumplimiento a los requerimientos con celeridad, encontrando soluciones óptimas a los problemas planteados.

Por su parte, en el COMANDO DE OPERACIONES NAVALES, la Central Logística coordinó el aprovechamiento integral de los modos de transporte, tendientes a optimizar su empleo; y además analizó; los requerimientos efectuados por los componentes y por las Fuerzas de la Armada destacadas en Malvinas, canalizando su obtención y envío.

Otra de sus tareas fue la coordinación permanente para mantener los niveles de seguridad en todos los efectos y que estos no llegaran a ser críticos, lo que no se pudo conseguir siempre.

Ushuaia y sus centros de abastecimientos fueron los nexos que cubrieron en forma inmediata algunos requerimientos

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO 110

de Malvinas los que eran enviados modo Aéreo desde la BASE AERONAVAL RIO GRANDE.

A MALVINAS se envió prácticamente todo lo por ellos requerido. La central logística terminal en Puerto Argentino no se implementó hasta bien abanzada la operación, lo que dificultó en gran medida la recepción, clisificación, estiba y distribución de los efectos enviados.

Ya se ha narrado la actividad desempeñada por los buques pertenecientes al Servicio de Transportes Navales y ELMA. Cabe acotar que en cada buque que zarpó con destino a PUERTO ARGENTINO la Armada envió carga ya sea en contenedores o a granel, siendo esta de todo tipo (víveres, armas, munición, equipo, vestuario, vehículos, combustibles, elementos varios. etc.).

Aún en el único buque enviado que no cruzó, el ELMA CORDOBA, la Armada embarcó elementos.

Por su parte la AVIACION NAVAL cumplió una ímproba tarea en el traslado a Malvinas de personal y efectos que no pudieron ser enviados modo agua a raíz de la materialización efectiva del bloqueo marítimo.

Independientemnete del aprovisionamiento a Malvinas se cumplió también el aprovisionamiento al Area Naval Austral para las fuerzas allí destacadas como refuerzo tanto empleando el modo agua como el modo aéreo. recayendo esta tarea en su totalidad en los transportes aeronavales.

Los informes posteriores de la operación por parte de los comandos componentes han puesto de relieve que en Malvinas ni en el AREA NAVAL AUSTRAL se registraron inconvenientes serios en cuanto al aprovisionamiento logístico necesario para dichas fuerzas.

Las deficiencias que se han considerado están referidas a la poca o nula existencia de infraestructura portuaria y utilaje necesario para el manejo de cargas, como así también para el caso de PUERTO ARGENTINO la escasa disponibilidad de embarcaciones de alije de poco porte que hubieran permitido el trabajo de descarga mucho más rápido.

Ha quedado demostrado, además que el sistema de racionamiento clase Bravo en vigor es poco apto ya que implica el movimiento de grandes cantidades de víveres y personal especializado para confeccionar el rancho, por ello la DIRECCION DE ABASTECIMIENTOS NAVALES incorporó durante las operaciones una ración múltiple para operaciones de avanzada con resultado satisfactorio pero que debe ser mejorada según lo que se informó oportunamente a dicha Dirección.

Cabe entonces poner de manifiesto que el sostén logístico provisto por la Armada a sus fuerzas en operaciones marítimas, terrestres y aéreas en todos los teatros y áreas fue eficaz, completo e integral cumpliéndose todos los requerimientos en tiempo. oportunidad y cantidad en base a acopios existentes y adquisiciones efectuadas en el país o en el extranjero,aprovechádose la

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
No. 111

experiencia acumulada de situaciones reales o de adiestramiento cumplidas previamente contribuyendo también el profesionalismo, capacidad y espíritu de colaboración del personal militar y civil superior y subalterno de la Armada que llevaron a cabo tareas logísticas de todo tipo antes, durante y despues del conflicto bélico con Gran Bretaña.

ORGANIZACION NAVAL DEL TRAFICO MARITIMO

Por GFH 070900 y GFH 101530 de abril/82, JEMAYOAR ordena destacar los Comandantes de Puertos, poniéndose en vigor la Resolución N°625 "S"/80 de COAR que establece la Organización Naval del Tráfico Marítimo.

En lo que respecta al Comando Naval de Puertos del Teatro de Operaciones Sur caben los siguientes comentarios:

1.- Desarrollo de las Operaciones

En general las tareas más importantes fueron:

- Control del Tráfico Marítimo.
- Asesoramiento y colaboración con Comandos de Unidades de Fuerza Aérea y Ejército.
- Cargas y descargas de buques mercantes especiales destinados al transporte de carga logística, su almacenamiento y distribución.
- Colaboración en la recepción, desembarco y traslado de heridos de guerra desde buques hospitales hasta centros hospitalarios, colaboración en la recepción, desembarco y traslado de prisioneros de guerra a sus respectivos destinos de origen.
- Colaboración en el alistamiento de buques pesqueros destinados a tareas especiales.

Este Comando en particular, túvo activa participación en relación a las tareas de exploración aérea llevadas a cabo por la Aviación Naval y Fuerza Aérea Argentina, brindando información de tráfico marítimo para las zonas que le fueron requeridas y asesoramiento y colaboración en los casos SAR: del Crucero A.R.A. "GENERAL BELGRANO", del Aviso A.R.A. "SOBRAL", del Pesquero "NARWAL", de la tripulación de un avión Camberra de la Fuerza Aérea Argentina.

2.- Procedimiento de Control Naval de Tráfico Marítimo

Al iniciarse el conflicto con Gran Bretaña, a requerimiento del Comandante de la Fuerza de Tareas 79, este Comando produjo información diaria de tráfico marítimo del área de exclusión centrada en latitud 51 40 S y Longitud 59 30 W. El día 19 de abril se amplió el radio de la zona a informar a 500 millas centrado en el mismo punto geográfico inicial.
Este procedimiento tuvo vigencia hasta el día 23 de junio, fecha en la que se retornó a los procedimientos normales de información de tráfico marítimo.

Los destinatarios de la información producida por este Comando fueron:

CENTRAL DE OPERACIONES DEL C.O.N.
COMANDANTE DE LA FUERZA DE TAREAS 79.
COMANDANTE DEL AREA NAVAL AUSTRAL.
COMANDANTE DE LA FUERZA DE TAREAS 80.1
CENTRAL DE OPERACIONES DEL C.O.A.N.
COMANDANTE DE LA FUERZA DE SUBMARINOS.
OFICIAL DE ENLACE DEL COMANDO DE DEFENSA AEREA SUR.
JEFE DEL GRUPO DE EXPLORACION DE LA FUERZA AEREA ARGENTINA.
COMANDANTES DE PUERTOS DEL T.O.S.

Los Comandantes de Puertos, en base a la información de tráfico marítimo recibida, brindaron asesoramiento a las unidades de las Fuerzas Armadas con asiento en las respectivas áreas de responsabilidad, con las limitaciones que en cada puerto imponían las facilidades disponibles de comunicaciones, personal, elementos de ploteo etc.

La elaboración del mensaje de tráfico marítimo (500 millas de Malvinas), fue conformado por la integración de los datos obtenidos por el proceso CONATRAM y las posiciones de buques extranjeros determinadas por radiogoniometría por intermedio del Departamento Inteligencia del C.O.N. a su vez la información de Inteligencia fué actualizada sobre archivos de CONATRAM a través de la Estación Nodal del C.O.N., tarea realizada dos veces por día.

Esto último permitió reducir demoras del orden de las diez horas.

3.- Inconvenientes

- Desde el punto de vista del control de tráfico marítimo, al establecerse el sistema se produjeron algunos inconvenientes directamente relacionados con la información de movimiento de buques. Esta situación se subsanó rápidamente al producirse el natural ajuste del sistema.

  Cabe si señalarse particularmente el caso de la información sobre el pasaje de buques a través del Cabo Vírgenes hacia y desde el Estrecho de Magallanes, cuya demora del orden de las diez horas provocaba dificultades a la exploración aérea y a las estaciones de radares y defensas costeras.

  Este inconveniente fué subsanado mediante la intervención directa del Comandante Naval del Puerto de Río Gallegos, quién logró minimizar la demora señalada.

- Ha resultado en la práctica de difícil instrumentación asumir las responsabilidades que para el Comando Naval de Puertos del T.O.S. y el de cada Puerto se disponen en la Resolución COAR 625/80 "S" referente a la defensa de los puertos.

4.- Comunicaciones

El sistema si bién idealmente podría apoyarse para sus comunicaciones en los cuadros de ligazones reglamentarios y previstos en la publicación P.C.N.4., en la práctica tuvo dificultades ya que el volumen del tráfico netamente operativo impedía en muchos casos disponer de facilidades de comunicaciones en el momento oportuno. La red de la Prefectura Naval Argentina no permitió, presumiblemente por razones de adiestramiento de sus operadores, ser utilizada con el grado de aprovechamiento requerido en la oportunidad.

Por lo señalado, fué necesario recurrir casi en forma permanente al uso del sistema telefónico de ENTEL y/o red privada naval, que carecía para el caso particular de las dependencias de este Comando, de sistemas criptográficos con la

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 114

única excepción del Comando del Puerto de Ushuaia.

5.- Sugerencias

Encarar la redacción de la publicación correspondiente que contemple los procedimientos de la Organización Naval del Tráfico Marítimo, teniendo en cuenta todos los antecedentes válidos para las características particulares de nuestra organización.

En base a la experiencia obtenida durante el conflicto, en donde la información de la posición del tráfico mercante adquirió características prioritarias tanto para las operaciones aéreas como las operaciones de superfcie y submarinas, se concluye que la información para el usuario debe ser suministrada en forma actualizada y en tiempo real. Se considera entonces que el único sistema capaz de brindarla, en los términos señalados es el montaje de terminales del sistema de computación de datos de la Armada en cada uno de los Puertos comprendidos en la organización del control de tráfico marítimo, enlazadas por la red de informática de la Armada.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO No 115

Ante la situación del conflicto el SERVICIO DE SALVAMENTO DE LA ARMADA alistó los medios de personal y material para estar en condiciones de cumplir con los requerimientos que se le efectuaran.

Para ello dispuso el envío a Malvinas del equipo de Salvamento y Buceo compuesto por 2 Buzos con equipo de buceo completo y un equipo de corte y soldadura subácua, que fué empleado a su arribo en la liberación del buque Río CINCEL el cual se encontraba con una cadena de ancla enredada el la hélice.

El personal destacado integrado al DESTACAMENTO NAVAL MALVINAS cumplió además tareas en los buques auxiliares requisados.

Al ordenarse la constitución de dos unidades menores como Buque de Rescate de Pilotos se dispuso que los Avisos A.R.A. "SOBRAL" y A.R.A. "SOMELLERA" embarcaran personal de buzos y material de salvamento como parte integrante de sus dotaciones.

En previsión de refuerzo del personal destacado a Malvinas se embarcaron en el buque Mercante ELMA CORDOBA a buzos; equipo de buceo y un equipo de corte y soldadura subácua; perteneciente a la ESTACION DE SALVAMENTO DE LA BASE NAVAL MAR DEL PLATA.

La ESTACION DE SALVAMENTO DE LA BASE NAVAL PUERTO BELGRANO proveyó a unidades navales y aeronavales material de buceo a fin de completar o incrementar sus capacidades de control de averías, rescate y salvamento. Asimismo integró el grupo de defensa subácua de esta Base.

La ESTACION DE SALVAMENTO DEL APOSTADERO NAVAL BUENOS AIRES apoyada con personal y material de la ESCUELA DE BUCEO y otros destinos de la Armada constituyó un grupo de defensa subácua en la operación LEON PRIMERO del AREA NAVAL FLUVIAL.

La estación de la BASE NAVAL USHUAIA al igual que el resto de las estaciones colaboró con las unidades navales allí destacadas o que tienen su asiento natural.

Al término de sus reparaciones el Aviso A.R.A. "IRIGOYEN" fue destacado en remplazo del A.R.A. "SOMELLERA" y su capacidad como buque de salvamento fue incrementada con personal y material.

El SERVICIO DE SALVAMENTO DE LA ARMADA fue el ente coordinador con los remolcadores de mar pertenecientes a la Empresa SATECNA de los cuales se utilizó solo el LUCHADOR para apoyo a la travesía del A.R.A. "SOBRAL" desde PUERTO DESEADO hasta PUERTO BELGRANO.

Para ello se le asignó material de salvamento que fue recuperado al término de la tarea.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
No. 116

Como aplicación directa de la medicina hiperbárica la ESTACION DE SALVAMENTO DE LA BASE NAVAL PUERTO BELGRANO se constituyó en el centro médico para la atención de los heridos que necesitaban de este tratamiento, contándose para ello con la cámara colectiva de la ESTACION DE SALVAMENTO y una cámara individual tipo GALEAZZI perteneciente a la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA.

Ante el incremento de pacientes fue necesario solicitar el apoyo de oficiales médicos capacitados en Medicina de buceo y enfermeros técnicos auxiliares en esta diciplina, proveniente del HOSPITAL NAVAL PUERTO BELGRANO, BASE NAVAL MAR DEL PLATA y ESCUADRILLA NAVAL DE ANTIMINADO.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 117

La Inteligencia Operativa

A partir del repliegue de las Fuerzas que realizaron la reconquista de Malvinas, en el Comando de Operaciones Navales se comenzó a producir una Apreciación de Inteligencia en forma diaria, restringida su diseminación a los Comandantes y componentes y al Gobernador de Malvinas.

Resulta fundamental dejar sentada quí que GRAN BRETAÑA no había sido considerada hasta el momento de adoptarse la decisión de recuperar las MALVINAS como una de las potencias de hipótesis de guerra.

Esta circunstancia obligó a la Inteligencia Operativa posteriormente a partir prácticamente de cero desarrollando en muy poco tiempo un frenético esfuerzo de colección de la información disponible sobre el ENO y de diseminación a la propia Fuerza. Dicha diseminación se completo el día 10 APR 82, habiéndose adoptado para ello una supuesta conformación de la Fuerza de Tareas Británica y se mantuvo actualizado por lo menos diariamente hasta el 13 de junio. Resulta obvio que las limitaciones fueron muchas, fundamentalmente por la ausencia de previsión en años y el exiguo preaviso que para una tarea vital como la Inteligencia, tuvo la situación.

Debe agregarse asimismo, que lo señalado precedentemente se vió sensiblemente agravado por una pobre información, producto de una ausencia/falencia de Agencias de Colección adecuadas, circunstancia que deberá ser motivo de análisis de la Armada en su futura reorganización. Existieron además fallas en el desarrollo de los acontecimientos que agravaron lo ya señalado. Tales fallas, en un análisis objetivo son a todas luces atribuibles mayoritariamente a las actuaciones del Ejército y la Fuerza Aérea en el área que nos ocupa.

Desde mi designación como COATLANSUR el único organismo que efectuó una apreciación continua de la Inteligencia Operativa fue el COMANDO DE OPERACIONES NAVALES. El número de destinatarios de sus apreciaciones fue creciendo constantemente. No solo se proveía Inteligencia a las Fuerzas Navales intervinientes sino que se enviaba copia a la JEFATURA DE INTELIGENCIA, a MALVINAS a través del Oficial de Enlace de la Armada, a Comodoro Rivadavia a través del Oficial de Enlace de la Armada, al V°Cuerpo de Ejército a través del Oficial de Enlace del Destacamento de Inteligencia 181 del Ejército Argentino, y a partir del 26 MAY 82 también fué solicitada por JEMAYOAR.

El sistema de Inteligencia no existió como tal, puedo decir que esta función fue absorbida por inercia por el COMANDO DE OPERACIONES NAVALES. El personal que lo integró no era muchas veces el más adecuado y otras no tenían (como todos) la experiencia necesaria para este tipo de actividad. Sin duda existieron algunos errores, no obstante el número de aciertos ha sido realmente significativo.

SECRETARIA GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 118

Algunas de las actividades más importantes del enemigo fueron predecidas con la siguiente anticipación:

a. Ataque a GEORGIAS.

Se informó esta posibilidad a partir del 08 APR 82, enunciando esta capacidad del enemigo el 09 APR 82.

Por inteligencia de comunicaciones se pudo advertir la ejecución de acciones del enemigo a partir del 25 APR 82, coincidente con el ataque a GRYTVIKEN.

b. Desembarco en el Noroeste de la Isla Soledad y Alistamiento entre Islas.

El 09 MAY 82 a MALVINAS se le preveyó una capacidad de desembarco enunciada por JEIN, cuya probable zona de ejecución era en el Noroeste de Isla Soledad. San Carlos se encuentra en esa posición y el desembarco enemigo se produjo el 21 MAY 82.

El 11 MAY 82 se informa sobre el evidente deseo del enemigo de aislar ambas islas y el ataque a unidades navales surtas en el Estrecho de San Carlos. Lamentablemente el día siguiente se concretó el predecido ataque.

c. Ataque a Darwin

Producido el desembarco en San Carlos resultaba evidente que el próximo objetivo terrestre sería Darwin, sobre esta circunstancia fue alertada MALVINAS el 22 MAY 82 produciéndose el ataque el 29 MAY 82.

Ante el desembarco del enemigo en San Carlos y la futura importancia que ello tendría en el desarrollo de las operaciones, se efectuó una apreciación de inteligencia cuya diseminación fue restringida exclusivamente a los niveles de conducción de las fuerzas navales intervinientes y por supuesto a MALVINAS y COMODORO RIVADAVIA a través de los Oficiales de Enlace respectivos. En ese documento se efectuaba un resumen de la información disponible de las fuerzas enemigas haciendo incapié en la magnitud de fuerzas intervinientes y en sus capacidades de ataque terrestre a Puerto Argentino. Esta inteligencia fue diseminada el 25 y 28 MAY 82 y en ella se encontraba enunciada, con las variaciones lógicas que impone una situación militar, la capacidad de ataque terrestre a Puerto Argentino en forma similar a la que el enemigo desarrolló el 13 de junio del corriente año.

Posteriormente fueron anticipadas las acciones en Monte Kent y sin precisar, una acción naval en la zona de Bahía Agradable. Asimismo fue anticipado el rechazo del escalón de seguridad propio en la zona de Dos Hermanas, y ya el posterior desarrollo de las operaciones no dejaron margen para la Inteligencia Operativa dado que el enemigo se encontraba en las puertas de la Capital Malvinense.

He destacado solo los hechos más salientes, no obstante recalco que los aciertos son más que los enunciados, como aquella reiteración de mayor peligrosidad del ataque aéreo nocturno sobre Puerto Argentino efectuada antes del 01 MAY 82 o la destrucción de los helicópteros de la Reserva Estratégica del Comandante de Malvinas anticipada el 15 MAY 82 y efectivizada a partir del 21 MAY 82.

A grandes rasgos he pretendido sintetizar como se trabajó en Inteligencia Operativa, señalando algunos de los inconvenientes observados durante el período de conflicto, existen otros no explicitados aún y que requieren ser atendidos, los cuales paso a detallar y que básicamente fueron:

a) Ausencia de una organización de inteligencia que centralizara la información de los tres componentes. El aporte de Ejército y Fuerza Aérea en ese sentido fue escaso o nulo..Tampoco existieron canales orgánicos para el encaminamiento de la información proveniente de las otras Fuerzas, ni un canal técnico de inteligencia para todo el Teatro y especialmente MALVINAS.

b) Falencias en el planeamiento y ejecución de la exploración ya señaladas en el presente informe dificultaron la obtención oportuna de información sobre posición, composición y movimientos de la Fuerza Enemiga.

c) No se recibieron en forma orgánica y en tiempo las evaluaciones de ataques aéreos propios y la reacción evidenciada por el enemigo. Al respecto la propaganda desarrollada por la F.A.A. sobre sus propias acciones dificultó notablemente la apreciación y obligó a requerir precisiones al CAE a través del GFH 201732 MAY de COATLANSUR.

Esta carencia de información se notó también en lo que hace a daños y bajas propias como consecuencia del accionar Británico.

d) Gran parte de la información proveniente de Puerto Argentino se recibió en forma telefónica, lo que ocasionó inconvenientes para la posterior interpretación de lo transcripto. Aprecio también que no se recibió toda la información disponible en Puerto Argentino, particularmente en lo que hace a la situación terrestre. Debe señalarse en ese sentido que el día 3 de APR quedó instalado en Puerto Argentino un destacamento de Inteligencia de Ejército a órdenes del Mayor DOWLING no habiéndose recibido durante todo el conflicto ninguna información, parte o dato de inteligencia originado por ese organismo.

e) La no ejecución de misiones aerofotográficas (antes y después del 1°de MAY) dificultó notoriamente la Apreciación de Inteligencia y la selección de blancos. Estas operaciones deberán ser cuidadosamente previstas y planeadas en el futuro al enfrentarse a un enemigo con adecuada capacidad potencial de defensa aérea.

f) Luego de mi traslado físico al CEOPECON en Comodoro Rivadavia pese a no haberse trasladado el Estado Mayor del COMANDO DE OPERACIONES NAVALES, disminuyó sensiblemente el flujo informativo hacia el único organismo de Inteligencia Operativa que haciendo un esfuerzo llevaba la Actualización de Inteligencia y efectuaba diseminación a través de las Fuerzas Navales u Oficiales de enlace destacados.

g) Poca explotación de Inteligencia de las Comunicaciones por escacez de personal, medios inadecuados, falencias en el análisis de tráfico, integración de todos los medios desplegados, etc. Estos aspectos fueron superados en alguna medida durante los últimos días. al aumentar la cantidad de información disponible sobre el ENO como resultado de una mayor disponibilidad de Inteligencia Electrónica (al crearse el Departamento Guerra Electrónica de COPERVALES, pero fundamentalmente al haber ubicado en posición favorable, al destructor A.R.A. "SANTISIMA TRINIDAD" una unidad moderna con equipamiento adecuado personal adiestrado en GRAN BRETAÑA y con una situación táctica no comprometida).

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 120

A partir de ese momento se volcaron con mayor detalle las dificultades que tenía el enemigo, lo que pudo probablemente haber llevado al engaño a algunos corresponsales.

Posteriormente el General JEREMY MOORE ha reconocido repetidamente esas dificultades.

h) Diferencia de criterio en cuanto a la valorización de la información dentro de cada Fuerza. Al respecto es oportuno destacar que la información proveniente de FAA generalmente obligó a un particular esfuerzo de valorización, arribándose normalmente a la conclusión que se trababa de información poco confiable la cual podía inducir a error. El caso de la información satelitaria obtenida por F.A.A. merece un párrafo aparte. Por tratarse de información vital (posición del Enemigo) en un principio mereció la atención de gran cantidad de Jefes y Oficiales los que debieron dedicarle un tiempo considerable al traspaso de enorme cantidad de buques del ENO a las cartas y efectuar un posterior análisis de la probable evolución táctica. Con el transcurso de los días se fue desestimando dicha información por haberse comprobado incuestionablemente su falsedad.

i) Diseminación de Inteligencia fuera de oportunidad motivada por la recepción tardía de algunas informaciones.

j) Este último aspecto mencionado, al ser sumado a la pobre información disponible por ausencia/falencia de Agencia de Colección adecuada, constituye un problema que debe ser resuelto y previsto por la Armada en su reorganización.

Otros aspectos que no deben computarse como fallas del sistema de Inteligencia, pero que sin lugar a dudas existieron y perjudicaron su accionar fueron la evidente falta de conciencia de significado de la función Inteligencia en todos los niveles, aún en los más insospechados y la preeminencia del voluntarismo y prejuicios sobre las apreciaciones, ayudado por los efectos colaterales de difusión oficial y paraoficial, que actuaba incentivando los propios y lógicos deseos de salir bien parados del trance bélico con INGLATERRA.

Es evidente que el hecho de haber pasado muchos años de paz no predispone el ánimo para recibir con profesionalismo panoramas desagradables o matices no queridos que todo organismo de Inteligencia suele señalar. Agrego además como factor coadyuvante a lo señalado, la tendencia de organismos ajenos al campo de la Inteligencia a emitir apreciaciones fuera del sistema orgánico de encaminamiento de la información.